

SPORT WODNY

Rok 8my

PAŹDZIERNIK
1 9 3 2
CENA EGZEMPLARZA 2 ZŁ.

Nr. 12-13

Wyścig ósemek z „Żoliborza" do „Syreny".

Przyjętym zwyczajem w latach poprzednich, odbył się w pierwszą niedzielę października (2), wyścig ósemek (pod prąd) między klubami „Żoliborz" i „Syrena", o nagrodę przejściową, ufundowaną przez redakcję naszego pisma.

Wyścig ten, zamykający sezon wioślarski, był w roku bieżącym nader słabo obsadzony. Nie wzięła w nim udziału ani ósemka „Wisły", czasowo zdekompletowana powołaniem jednego z wioślarzy do służby wojskowej, ani ósemka W. T. W., której po niedawnym triumfie krakowskim należał się wypoczynek...

Na starcie stanęły dwie ósemki „Syreny", młodsza i starsza, oraz ósemka R. K. S. „Prąd". Wyścig wygrała młodsza ósemka „Syreny", osiągając czas 24.12. „Syrena" zdobyła zatem nagrodę „Sportu Wodnego" po raz trzeci z rzędu i już na stałe. Drugą była starsza ósemka „Syreny", czas 24.31, trzecią — „Prąd" 25.11. Bieg odbywał się w fatalnych warunkach, na fali i wietrze.

Regaty wewnętrzne „Wisły".

W „Wiśle" urządzono dn. 2.X regaty wewnętrzne, celem zaprezentowania i wypróbowania narybku, wyhodowanego w sezonie bieżącym. Odbyły się trzy biegi czwórek półwyścigowych, dwa biegi jedynek, i jeden bieg dwójek podwójnych turystycznych. Zwycięskie osady ujrzymy niewątpliwie w przyszłym sezonie na szerszem forum.

Rekord jesienny W. T. W.

W dniu 2 października r. b. odbył się t. zw. „rekord" wioślarski na dystansie Warszawa — Łacha Wilanowska— Warszawa przy udziale 6 osad na dwóch typach łodzi: dwójki półwyścigowe i dwójki turystyczne.

W pierwszej kategorji łodzi najlepszy czas osiągnęła osada pod sterem p. W. Szemetyłło, wioślarze: M. Godlewski i R. Biesiada. Na drugiem miejscu osada pod sterem Edw. Vettera, wioślarze: J. Michalski i R. Cichocki.

W drugiej kategorji pierwszą była osada: W. Wasiński, J. Skarzyński i E. Fitzner; drugą — osada W. Sakön, A. Mioduszewski i B. Zawadzki.

Wyścig odbywał się w niezwykle ciężkich warunkach, gdyż olbrzymie fale zalewały łodzie, a jedna z nich została nawet wywrócona.

Zamknięcie sezonu wioślarskiego w Warszawie.

Przewidziane w kalendarzyku sportowym P. Z. T. W. oficjalne zamknięcie wszystkich przystani wioślarskich w pierwszą niedzielę października, z powodu utrzymującej się, ciepłej, jesiennej pogody, zostało odłożone do niedzieli następnej.

W dniu 9 więc, nastąpiło opuszczenie bander w większości klubów stołecznych, z W. T. W., „Wisłą" i „Syreną" na czele. Ceremonję poprzedziły okolicznościowe przemówienia. W W. T. W. przemawiał w-prezes dr. Juljan Ślaski; w „Wiśle" prezes inż. Bogumił Rogaczewski, obrazując wyniki osiągnięte w sezonie. Odbyło się przy tem rozdanie nagród: w W. T. W. za rekord jesienny, w „Wiśle" za turystykę i regaty wewnętrzne.

Kluby, które jeszcze nie opuściły swych bander, uczynią to w najbliższym czasie, nieubłaganie zbliżającym zimę. Życie klubowe z nad opustoszałej Wisły, przeniesie się do lokalów zamkniętych.

Opuszczenie bandery wioślarskiej w Bydgoszczy.

Niedziela 2 października r. b. w Bydgoszczy upłynęła pod znakiem tężyzny fizycznej. Dziarska brać sportowa, korzystając z pięknej pogody jesiennej, wyrwała z domów tych wszystkich, dla których kultura fizyczna nie jest obojętną i, — zaprowadziła ich na place, boiska, korty i przystanie, gdzie odbywały się końcowe popisy, przeglądy pracy całosezonowej, — zamknięcia letnich okresów walk o palmę pierwszeństwa.

Jedną z najsympatyczniejszych imprez niedzielnych, była uroczystość zamknięcia sezonu letniego w bydgoskim ośrodku wioślarskim.

Już o godz. 8-mej rano, przystań popularnych „Bekawianek", które przez cały rok pełniły obowiązki gospodyń, zapełniła się przedstawicielami wszystkich miejscowych klubów wioślarskich. Po wysłuchaniu mszy św. w kościele św. Wincentego à Paulo, wioślarki i wioślarze powrócili z orkiestrą na czele do przystani, gdzie zgromadzili się już liczni sympatycy sportu wodnego, z niestrudzonym propagatorem idei wychowania fizycznego p. gen. Thomée oraz przewodniczącym Miejskiego Komitetu WF i PW p. radcą Śpikowskim na czele.

Do zebranej na pomoście wioślarskim braci sportowej przemówiła przewodnicząca Bydgoskiego Klubu Wioślarek p. Klikowiczowa, charakteryzując w krótkiem przemówieniu tegoroczny dorobek tutejszego ośrodka.

Zkolei zabrał głos przedstawiciel Magistratu p. radca Śpikowski, który zachęcał sportowców do dalszej pracy nad szerzeniem kultury fizycznej w naszem mieście, zapewniając, iż w niedalekiej już przyszłości nasze władze miejskie zrewanżują się wioślarzom za ich wysiłki i wybudują im upragniony i niezbędny do racjonalnej pracy basen zimowy.

Po wspaniałej defiladzie łodzi i kajaków na Brdzie, nastąpiło opuszczenie flagi z głównego masztu, na znak zamknięcia sezonu 1932 roku.

Wieczorem w salach hotelu pod Orłem odbyła się zabawa wioślarska.

Zebranie ogólne Sekcji kajakowej i turystycznej „Wisły".

We wtorek dnia 11.X r. b. odbyło się roczne zebranie ogólne Sekcji. W zwięzłem sprawozdaniu zapoznał zebranych z działalnością Sekcji dotychczasowy jej przewodniczący Władysław Grzelak.

Sekcja zorganizowała w ciągu sezonu trzy wycieczki zbiorowe, a mianowicie: na Wkrę, na jeziora Suwalskie i na Wileńszczyznę, oraz regaty kajakowe o mistrzostwo Warszawy. Ponadto czuwała nad ruchem turystycznym w klubie, prowadząc jego kontrolę i statystykę. Wysiłki zmierzające do urządzenia campingowych wycieczek podmiejskich, napotkały na trudności, niezależne od Sekcji.

Do Komitetu wybrano: Longina Kołaczkowskiego, M. Dałkiewicza, Z. Pomijalskiego, St. Paczesnego, B. Miercałowa, St. Jelińskiego i Wł. Grzelaka. Na przewodniczącego Sekcji jest upatrzony p. L. Kołaczkowski, tegoroczny rekordzista turystyczny „Wisły".

W wolnych wnioskach poruszono cały szereg spraw, żywo obchodzących turystów, przekazując ich załatwienie nowemu Komitetowi.

ROK 8. WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1932 R. Nr. 12/13

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

CZYNY I WYCZYNY

Święciliśmy radośnie, wspaniale zwycięstwo ś. p. Żwirki i Wigury, powrót triumfalny olimpijczyków. Poważnie, dostojnie przyjęliśmy ciężki cios, jakim był zgon bohaterskich lotników.

W dni radosne i smutne stwierdziliśmy, że żyje wśród nas entuzjazm!

Stwierdzenie to, ma cenę niezmierną.

Istnienie entuzjazmu wykazuje, że żyjemy, że dążymy wzwyż, że mimo kryzysów depresji nie opuszczamy głowy, lecz kroczymy naprzód, aby dorównać innym.

Co więcej — pragniemy być pierwsi, najpierwsi. Są to ambicje zdrowe, godne młodego, żywotnego narodu, wierzącego w swą wielką przyszłość.

Sport jest tylko drobnym fragmentem w życiu narodu. A jednak znaczenie jego jest wielkie.

Sport jest bowiem szkołą bezinteresownych, twórczych i wielkich wysiłków.

Sport jest szkołą pracy radosnej, wykonywanej z własnej woli, bez zewnętrznego musu, bata.

Wszystko, co wielkie i twórcze, zarazem płynie ze sportowego stosunku do zadania.

Wielkie dzieła sztuki, nauki, techniki nie powstają pod wpływem chłodnej kalkulacji, wyrachowania.

Postęp rodzi się z ukochania idei, której się własnowolnie służy.

Entuzjazm zagrzewa do twórczych wysiłków, podtrzymuje w chwilach zwątpienia, każe być bezwzględnym dla samego siebie, poświęcać się dla celu. Dlatego to starożytni Grecy nazywali entuzjazm „darem bogów".

Sport uczy entuzjazmu, w tem jego wielka rola. Nie wolno być jednak tylko sportowcem.

Entuzjazm należy wnosić w życie. Areną działań prawdziwego sportowca jest nie tylko boisko, lecz każda placówka jego działalności społecznej.

Celem życia nie może być jednostronny — wyczyn, a zawsze zrodzony w głębi duszy czyn — będący wyrazem wielkości całego człowieka, tak jego woli, jak i umysłu i serca.

Żadne rekordy olimpijskie nie dorównają rekordowi Scotta. Testament jego jest i będzie zawsze najwznioślejszym dokumentem wielkości ludzkiego ducha.

Energja, entuzjazm, które z niego promienieją, zagrzewać będą po wiek wieków coraz to nowe pokolenia do czynów wielkich.

Istnieje hierarchja wartości. Sława sportowa, im gwałtowniejsza, im hałaśliwsza, tem bardziej fałszywa.

Gromady żerujących na sporcie geszefciarzy wyzyskują dla swych, bynajmniej nie idealnych celów, czysty i zdrowy społecznie entuzjazm młodzieży do rzeczy nieprzeciętnych.

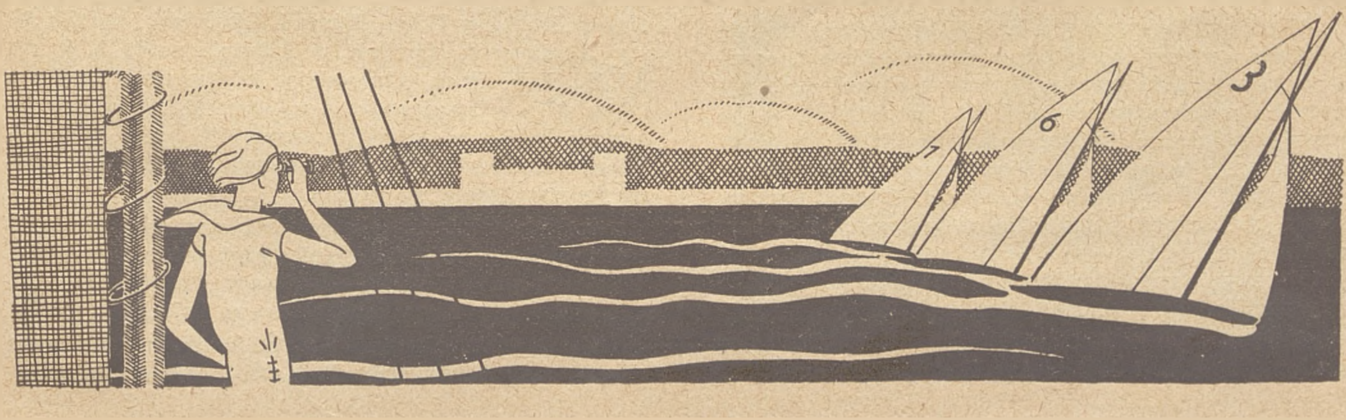
Międzynarodowi „buissnessmeni sportu" — kreują nowych „bogów" — największych, genjalnych. Obrzucają skromnych zwycięzców w jakimś biegu epitetami bohaterów — wynoszą na „narodowych świętych".

Nie wierzmy im, cieszmy się z sukcesów nawet na najmniej ważnych polach działalności ludzkiej, lecz umiejmy ocenić absolutną wielkość nie wyczynów, a czynów. Ochroni to nas od późniejszych rozczarowań i pozwoli zachować „święty ogień" entuzjazmu do końca doczesnego życia.

Cieszmy się na codzień z wyczynów.

Superlatywy zostawmy dla czynów, prawdziwie wielkich, inaczej być może trzeba będzie wstydzić się później Historji.

Sub specie aeternitatis zdetronizowani bogowie sportu — mogą łacno się wydać zwykłymi bałwanami.



Wioślarstwo X-ej Olimpjady

Wrażenia z regat i z podróży do Los Angeles

Regaty olimpijskie i Międzynarodowe Federacje.

Regaty wioślarskie zostały włączone po raz pierwszy do konkurencji olimpijskich w 1908 r. podczas Igrzysk IV-ej Olimpjady w Londynie.

Kraj wyspiarski, Anglja, jest ojczyzną sportu wioślarskiego. W Anglji zaliczono wioślarstwo do najwyższej w sporcie konkurencji światowej, do Igrzysk Olimpijskich.

Program pierwszych regat olimpijskich obejmował cztery biegi na łodziach najbardziej w Anglji rozpowszechnionych, a mianowicie: na dwójkach bez sternika, na jedynkach, na czwórkach bez sternika i na ósemkach.

Wioślarskie programy następnych Igrzysk Olimpijskich układane były dosyć chaotycznie. Międzynarodowa Federacja nie miała jeszcze dużych wpływów, a kraj organizujący Igrzyska mógł zupełnie dowolnie wprowadzać do programu regat zmiany korzystne dla siebie. Tylko biegi na jedynkach i ósemkach utrzymywały się stale.

Najmniej udanym był program regat olimpijskich w Sztokholmie (1912 r.). Wyłączono tam piękne lecz trudne biegi na dwójkach i czwórkach bez sternika, włączono natomiast zupełnie słusznie, bieg czwórek ze sternikiem i zupełnie niepotrzebnie bieg czwórek odkrytych nasadnich. Mistrzostwo olimpijskie na ciężkich krypach przeszło do historji, ale powtórzone już nie było.

Regaty olimpijskie w Antwerpji (1920 r.) po raz pierwszy wprowadziły do programu biegi na dwójkach ze sternikiem i na dwójkach podwójnych, lecz brak tam było jeszcze biegów na dwójkach i czwórkach bez sternika.

Regaty olimpijskie w Amsterdamie i ostatnie w Los Angeles organizowane były pod zwierzchnictwem F.I.S.A.

Przyjęty przez Federacje zwyczaj zaleca zaniechać organizowania mistrzostw Europy w roku, w którym organizowane są Igrzyska Olimpijskie. To też ani w 1924 r. ani w 1928 r. mistrzostwa Europy organizowane nie były.

Zeszłoroczny Kongres F.I.S.A. w Paryżu trudne zagadnienie udziału w Igrzyskach Olimpijskich załatwił połowicznie zalecając wzięcie w nich udziału, to jest wyjazd na sierpień do słonecznej Kalifornji, a jednocześnie polecając Jugosławji zorganizowanie w Belgradzie mistrzostw Europy w początkach września. Było więc przesądzone, iż osady olimpijskie, to jest najlepsze jakie Federacja posiada nie wezmą udziału w mistrzostwach Europy, czyli regaty w Belgradzie musiały obniżyć się do imprezy drugiej klasy.

Większości członków Federacji bynajmniej się nie uśmiechało wysyłanie osad do Los Angeles. Ważnym czynnikiem były tu duże koszty połączone z wyjazdem. Drugi nie mniej ważny czynnik niechęci do wyjazdu — to znacznie trudniejsza konkurencja olimpijska i bardziej silni przeciwnicy niż na zwykłych regatach w mistrzostwie Europy. Wchodziły tu w rachubę: Anglja, Kanada, Niemcy, N. Zelandja i Australja, to jest państwa o bardzo wysokim poziomie sportu wioślarskiego, które nie startują na mistrzostwach Europy, a zawsze biorą udział w Igrzyskach Olimpijskich.

Ostatecznie z pośród dużej ilości członków Międzynarodowej Federacji do Los Angeles pojechała liczba nie wielka — to prawda. Reprezentowane były tylko: Italja, Francja, Holandja, U.S.A. i Polska. Jednocześnie do regat Olimpijskich zgłoszone były reprezentacje ośmiu państw, które do Federacji nie należą, a mianowicie: Anglji, Kanady, N. Zelandji, Niemiec, Japonji, Brazylji, Australji i Urugwaju. Niewielka ilość osad Federacji była jednak w odwrotnym stosunku do ich wartości, pojechały tylko osady najsilniejsze.

Wszystkie państwa, które na mistrzostwach Europy odgrywają większą rolę, które rok temu w Paryżu miały coś do powiedzenia, wszystkie te państwa wzięły udział w Olimpjadzie. Pośród nielicznych, lecz najsilniejszych osad Federacji znalazły się osady polskie.

Być może, iż w Los Angeles brak było kilku osad szwajcarskich, ale wszystkie trzy osady pięknej Helwecji, które rok temu w Paryżu zdobyły tytuły mistrzów Europy w zestawieniu z konkurencją olimpijską Los Angeles, szans na dobre miejsce nie miały. Nie mogły tam odegrać poważniejszej roli ani szwajcarska czwórka bez sternika, ani dwójka podwójna, a tymbardziej zasłużony weteran Candevau.

Polskie eliminacje olimpijskie.

Na kongresie F.I.S.A. w Paryżu prezes P.Z.T.W. p. J. Bojańczyk oświadczył, iż wioślarstwo polskie weźmie udział w Igrzyskach X-ej Olimpjady.

Szczegółowo opracowany plan przygotowań i eliminacyj przeprowadzono konsekwentnie. Wybór typów łodzi (dwójka i czwórka ze sternikiem oraz dwójka bez sternika) był zupełnie trafny. Władze sportowe P.Z.T.W. zdawały sobie sprawę dokąd zmierzać należy. Dążono do wytkniętego celu, a wyniki regat X Olimpjady świadczą, iż cel ten w znacznym stopniu osiągnięto.

Polskie sfery wioślarskie, a nawet i ogólno-sportowe były zaskoczone wynikiem eliminacyj przedolimpijskich na jeziorze Witobelskiem.

Czteroletnia hegemonja osad K.W. 04. Poznań została przerwana. W dwóch najważniejszych biegach eliminacyjnych zwycięstwo odniosło W.T.W. Wystawienie doskonałego zespołu olimpijskiego nie jest jednak wyłącznie zasługą tego klubu. W.T.W. zorganizowało komplet składający się z rutynowanych wioślarzy do niedawna członków A. Z. S. i B. T. W.

W. T. W. dało inicjatywę, dobrego trenera i tabor. Duża rutyna regatowa wioślarzy i piękne ich warunki fizyczne wskazywały, iż zespół W.T.W. będzie pierwszorzędny. Czwórka tego klubu w składzie: Jerzy Braun, Janusz Ślązak, Stanisław Urban, Edward Kobyliński i sternik Jerzy Skolimowski zwycięża w Poznaniu osady K.W. 04, B.T.W., T. W. Płock, ustanawiając świetne czasy 7:08$^3/_5$ s. i 7 m. 07$^1/_5$ s. Dwaj szlakowi tej czwórki i sternik w eliminacji dwójek ze sternikiem zwyciężają osady: K.W. 0.4, Włocławek, Płock i A.Z.S. Warszawa, ustanawiając znowu świetny czas 8 m. 10$^1/_5$ s.

Jedynie eliminacje dwójek bez sternika nie wzbudzały większego zainteresowania, gdyż startowały w nich tylko dwie osady K.W. 04. a przewaga Budzińskiego i Mikołajczaka nad drugą osadą klubową była zbyt wielka.

Zamierzenia olimpijskie P. Z. T. W. w zupełności akceptowane zostały przez P. K. Ol. i wkrótce po elimi-

nacjach pięciu wioślarzy W.T.W. i dwóch K.W. 04 zaliczonych zostało do reprezentacji Polski na X Olimpjadę. Z całego szeregu postulatów P.Z.T.W. jedynie sprawa zapasowego wioślarza do czwórki nie została przychylnie załatwiona.

Po zakończeniu eliminacyj w Poznaniu dalszą pracę przygotowawczą przeniesiono do Warszawy gdzie cała już grupa z Budzyńskim i Mikołajczakiem włącznie ćwiczyła pod kierunkiem kapitana związkowego, który jednocześnie mianowany został kierownikiem ekspedycji wioślarskiej.

Trening osad zaliczonych do reprezentacji prowadził już wyłącznie trener W.T.W. p. F. Haspel, który również zaliczony został do ekspedycji.

W Warszawie zakupiono reprezentacyjne kostjumy regatowe to jest czerwone koszulki z orłami i białe spodenki, piękne czapeczki i szafirowe kostjumy treningowe, wykonane według rysunku J. Skolimowskiego. Te kostjumy nawet w Los Angeles zaliczane były do najpiękniejszych.

P.Z.T.W. nie miał funduszu na nowe łodzie wioślarskie to też do Los Angeles musiały jechać stare graty. Pojechał dziesięcioletni „Gewont" z W.T.W., pojechała zniszczona „Jubilatka" z K.W. 04. Jedyną łodzią nadającą się do reprezentacji była dwójka ze sternikiem „Miss", która według przyrzeczenia prezesa Skulskiego zwać się ma wkrótce „Miss Los Angeles".

Stare i zniszczone łodzie starannie wyremontowano w warsztatach W.T.W. Firma „F. Karpiński" bezpłatnie pokryła je nowym lakierem. Na piórkach wioseł wymalowano kolory narodowe. Łodzie otrzymały piękne szaty w postaci zgrabnych, lekkich, a mocnych skrzyń, wykonanych w warsztatach W. T. W. Ładne napisy na skrzyniach wykonał sternik Skolimowski.

Wyżej wymienionych sześciu wioślarzy, sternik, trener i kierownik ekspedycji tworzyli grupę wioślarską, prócz której do reprezentacji polskiej wchodziły już tylko dwie inne grupy: lekko-atletyczna i szermiercza.

Naczelnym kierownikiem całej ekspedycji oilmpijskiej został mianowany, dobrze znany w sferach wodniackich, konsul Witold Hulanicki z Londynu, a kierownictwo techniczne powierzono kap. J. Baranowi.

Wraz z ekspedycją sportową jechali przedstawiciele prasy: p. K. Muszałówna (P.A.T. i Il. K. C.) oraz p. J. Erdman (Expres Poranny i Przegląd Sportowy).

Wreszcie jako członek Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego jechał z nami p. generał Rouppert.

Podróż do Los Angeles.

Wieczorem 1-go lipca większość ekspedycji olimpijskiej wyjechała z Warszawy. Piszę większość, gdyż Kusociński wyjechał zagraniczną szybką linją okrętową, a konsul Hulanicki i p. Walasiewiczówna oczekiwać nas mieli w N. Yorku. Następnego dnia w Gdyni, po załatwieniu różnych formalności wyjazdowych, już w godzinach popołudniowych żegnaliśmy przy dźwiękach hymnu polskiego i amerykańskiego polskie wybrzeże, a wkrótce i polskie morze.

Nasz okręt niewielki dwunasto tonnowy „S. S. Pułaski" jeździł jeszcze przed wojną pod flagą rosyjską. Później należał do linji bałtyckiej i zwał się Estonją i dopiero od dwóch lat nosi piękną nazwę i od tego czasu powiewa na nim polska bandera. Obecnie „Pułaski", „Polonja" i „Kościuszko" stanowią jakby trzy polskie wyspy pływające pomiędzy Gdynią a N. Yorkiem.

Pierwsze dni podróży morskiej, przy pięknej słonecznej pogodzie, były pełne nowych dla nas wrażeń. Już na drugi dzień rano oglądaliśmy wybrzeże Szwecji. Około południa wylądowaliśmy w Kopenhadze, zwiedzając autokarem piękną, pełną dzieł sztuki stolicę Danji. Trzeciego dnia obserwowaliśmy zdala poszarpane, skaliste wybrzeża Norwegji — fjordy. Później ostatnią lądową atrakcją były dla nas skaliste wyspy Szkocji, a jeszcze później przez długich osiem dni aż do wybrzeży Kanady, już tylko woda oceanu, niebo i towarzyszące nam mewy.

Względy patrjotyczne i propagandowe kazały nam przebywać na burzliwych falach Atlantyku całych dni dwanaście, zamiast pięciu lub sześciu dni, które zużywają na przebycie tej przestrzeni okręty większe lecz nie polskie.

Podczas podróży morskiej musieliśmy robić wszelkie możliwe wysiłki by utrzymać wysoką formę sportową naszych wioślarzy. Zabraliśmy z Warszawy suchy aparat do wiosłowania, skakanki i maczugi. Dwa razy dziennie gimnastyka pod kierunkiem trenera Haspla i wiosłowanie na suchym aparacie wypełniały nasz program. Jednak suchy aparat dawał mało korzyści to też wkrótce, dzięki uprzejmości kpt. okrętu p. Knotgena zmontowano w luce bagażowej brezentowy basen pływacki. Do basenu przystosowano nasz aparat, przymocowano dulki i od tej już chwili nasi wioślarze trenowali dwa razy dziennie po dwadzieścia minut w kołyszącej się na wszystkie strony wodzie basenu.

Wiosłowanie w takich warunkach było ciężkie, lecz było dobrą zaprawą dla mięśni wioślarza. Po wiosłowaniu — masaż i prysznic. Naogół podróż morską do N. Yorku przebyliśmy w warunkach atmosferycznych dosyć dla nas przychylnych. Tylko w ciągu trzech dni drugiej połowy podróży kołysanie się okrętu było tak wielkie, iż woda wylewała się zupełnie z basenu. Wówczas treningi musiały ustać.

Grupa wioślarska, jak wiadomo — wodniacy, najmniej ucierpiała podczas podróży morskiej. Wioślarze najmniej byli skłonni do cierpień morskich. Gdy znaczna większość lekkoatletów leżała pokotem na leżakach, gdy i szermierze byli już zdziesiątkowani, wioślarze pełni zawsze dobrego humoru w ciągłym byli ruchu. Jedynie szlakowy czwórki cierpiał trochę, jednak nie tyle z przyczyny fali i kołysania się okrętu, ile z powodu bardzo nie-



Nasza olimpijska drużyna wioślarska.



J. Braun, J. Ślązak i J. Skolimowski.

miłych zapachów kuchennych, które wogóle stanowiły plagę „Pułaskiego". W przeciwmorskiej odporności wioślarzom dzielnie dotrzymywała placu p. Jadzia Wajsówna.

W czwartek dnia 14-go lipca nasza ekspedycja olimpijska przemieniona już niemal w wilki morskie przyjechała do portu w N. Yorku. Olbrzymich rozmiarów posąg Wolności, wyspa łez, czyli kwarantanna paszportowa dla emigrantów i zgromadzone w kilku punktach pięciomiljonowego miasta drapacze chmur — to N. York widziany od strony oceanu. Wszelkie niewygody dwunastodniowej podróży na „Pułaskim" wydawały się nam bardzo drobne wobec dumy, jaka napawała nasze serca, że do samego N. Yorku dojechaliśmy na polskim okręcie i pod polską banderą.

Na „Pułaskim" załatwiono dosyć szybko wszelkie formalności paszportowe. Na „Pułaskim" witał już nas polski konsul z N. Yorku p. Kubicz, kierownik naszej ekspedycji konsul Hulanicki, Stasia Walasiewiczówna i liczni przedstawiciele mejscowej Polonji. Wspólna fotografja, kilka przemówień, obiad i krótka odprawa podczas której konsul Hulanicki bardzo ładnie scharakteryzował nam cel i zadanie naszego przyjazdu do Ameryki.

Dużym autokarem, z asystą policjanta na motocyklu przy ustawicznych dźwiękach syreny jechaliśmy przez miasto z szybkością straży ogniowej, nie zatrzymywani przez nikogo, nie zwracając uwagi na sygnały świetlne, które zwykłym samochodom ustawicznie każą się zatrzymywać.

Przyjechaliśmy do Domu Polskiego, gdzie wśród dużych owacyj wprowadzono nas na estradę, wysłuchaliśmy całej serji wzruszających przemówień powitalnych i wkrótce odjechaliśmy do hotelu Linkoln. Na drugi dzień zrana zorganizowana była długa i przyjemna przejażdżka autokarem po olbrzymiem mieście. Po południu wioślarze mieli możność przejechać się na łodziach klubu „Columbia University", a kierownik ekspedycji zajęty był przetransportowaniem łodzi z okrętu na kolej.

Przed wieczorem byliśmy na przyjęciu w polskim konsulacie, później w jednym z największych kin miejscowych.

W sobotę przed południem wyjechaliśmy z N. Yorku, gdzie upały zaczęły już nam dokuczać. Droga do Chicago nie przedstawiała ciekawych rzeczy z wyjątkiem pętlicy kolejowej w ładnych górach Pensylwanji.

W niedzielę rano konsul generalny oraz duża ilość przedstawicieli miejscowych polskich organizacyj witała nas na dworcu w Chicago. Kilkogodzinny postój w tem mieście wypełniły: śniadania w hotelu, krótkie przyjęcie w konsulacie, gdzie poznaliśmy znanego polskiego lotnika Hausnera i przejażdżki autami po terenach przyszłorocznej Międzynarodowej wystawy na pięknem wybrzeżu jeziora Michigan.

W Chicago do ekspedycji naszej przydzielony został z ramienia M. S. Z. konsul Bujnowski, a z ramienia Polskiego Komitetu dr. Kalisz i mecenas Menczyński.

Za Chicago krajobraz widziany z okien wagonu począł się stopniowo zmieniać. Już w poniedziałek zrana widać było coraz mniej pól uprawnych, a coraz więcej pastwisk. Po południu i pastwiska stawały się coraz rzadsze i poczęły się one kryć w miejscach położonych nisko, w dolinach małych rzek i strumieni. Teren stawał się coraz bardziej falisty, na horyzoncie widać było duże skaliste góry. Wjeżdżaliśmy do olbrzymiego pustynnego kraju Ameryki Środkowej. Kraj ten jeszcze tak niedawno zamieszkały przez piękną rasę czerwonoskórych rycerzy, którym kultura zwycięskiej rasy białej niosła śmierć i zagładę.

Jechaliśmy przez stany Nebraska, Wyoming, Idaho i Newada. Krajobraz stawał się coraz bardziej surowy. Widać było już tylko skały, skaliste góry i olbrzymią pustynną przestrzeń zarośniętą tylko suchemi trawami i badylami. Koloryt krajobrazu przepiękny. Skały i góry jakby sztucznie układane z warstw różnych odcieni i kolorów. Od koloru białego, który przybiera czasami odcienie niebieskie, po przez wszelkie odcienie koloru czerwonego do ciemno-brunatnego, a nawet czarnego.

Fantastyczne złomy skał przypominały wielokrotnie jakieś zwaliska starych zamczysk i baszt średniowiecznych. Pomimo woli myśl sięgała do czasów lat chłopięcych, gdy z wielkiem zainteresowaniem czytało się małe książeczki niewiadomych autorów o walkach białych z czerwonoskórymi indjanami.

We wtorek widziany przez nas krajobraz niewielkim uległ zmianom. Pustynia, skały i góry. Jedynie roślinność poczęła się powoli zmieniać, zaczęły się ukazywać pierwsze kaktusy i palmy.

Droga żelazna z Chicago na Daleki Zachód aż do Kalifornji, jak głosi przewodnik kolejowy idzie szlakiem którym dawnemi czasy chodziły ze wschodu na zachód stada bawołów amerykańskich. Za bawołami ciągnęli indjanie, za indjanami pionierzy białej kultury. Wpierw traperzy i myśliwi, później poszukiwacze złota i przygód, jeszcze później całe karawany białych osadników zdążających na Zachód.

Gdy siedmdziesiąt lat temu budowano drogę kolejową, robotnicy uzbrojeni byli jak wojsko, posuwali się naprzód walcząc z indjanami. Krajobraz środkowej Ameryki jeszcze dotychczas nie uległ zmianom. Jedynie szosa asfaltowa biegnąca obok toru kolejowego uprzytamnia, że tu panuje kultura. Kraj w letnich upalnych miesiącach pozbawiony opadów atmosferycznych pozostał jeszcze pustynią. Na nielicznych stacjach kolejowych i również nielicznych osiedlach ludzkich, gdzie umiano sztucznie nawodnić tereny, roślinność rozwija się piękna, bujna i soczysta.

Od południa niedzieli do środy wieczorem nasza ekspedycja olimpijska przebywała wśród upału wynoszącego czterdzieści kilka stopni Celzjusza, w wagonach ciągle pędzącego naprzód pociągu. Wielki upał i kurz w wagonach dokuczały nam bardzo.

Wagony linji „Pacific Union" duże, wygodne, sztucznie wentylowane. Sypialnie wygodne, umywalnie dobrze urządzone, a w każdym wagonie doskonała, lodowato zimna woda do picia i hygjeniczne kubeczki papierowe. Wagonowa kuchnia — dobra, a kalifornijskie owoce — doskonałe. Wagon resturacyjny oprócz dobrej wentylacji posiadał nawet ściany sztucznie chłodzone. Wszystko co się jadło z wyjątkiem gorących potraw mięsnych — z lodem, z lodu, lub na lodzie, nawet herbatę podawano nam z lodem.

W Ameryce konsumcja dobrego sztucznego lodu w letnich miesiącach jest olbrzymia. Wielkość miast oblicza się ilością wyprodukowanego w nich sztucznego lodu.

Nadmierna ilość lodowatych potraw i napoi zaczęła wywoływać u kilku członków naszej ekspedycji bóle gardła i żołądka. Kierownictwo drużyny musiało wydać zakaz, surowo przestrzegany, spożywania lodów i zimnych napoi. Od tej chwili podróż stawała się mniej przyjemną. To też z wielką rozkoszą, w środę późnym wieczorem wysiedliśmy z wagonu już w Los Angeles.

Dwie godziny przedtem poznaliśmy już w pociągu prezesa Polskiego Komitetu Przyjęcia Olimpijczyków w Los Angeles p. Romanowicza, który wyjechał na nasze spotkanie.

Na stacji witały nas delegacje polskich stowarzyszeń ze sztandarami, tłumy polskiej publiczności, kilka dziewcząt ubranych po krakowsku, kwiaty, przemówienia, okrzyki i fotografje. Piękne panie zapraszały nas zmęczonych brudnych i nieogolonych na dancing do Polskiego Domu. Z zaproszenia nie skorzystaliśmy i pojechaliśmy autokarem na kwatery do Olimpijskiego Miasteczka. Tam przy wejściu również tłumy rodaków, krótkie już z nimi rozmowy i przekraczamy wrota Miasteczka, do którego kobiety nie mają wstępu. Kolacja w polskiej kuchni i spać. Po czterech nocach spędzonych w wagonie każden z nas z rozkoszą myślał o łóżku.

Olympic Village.

Zakwaterowanie, na czas Igrzysk Olimpijskich, kilku tysięcy sportowców, pochodzących ze wszystkich części świata, nawet w największych miastach przedstawiało dużo trudności. Wszak na Olimpjadę zjeżdżają zwykle olbrzymie tłumy publiczności, która chce widzieć największe walki sportowe świata. Zwykle hotele i pensjonaty nawet w pobliskich sąsiednich miastach są przepełnione.

W Amsterdamie kierownictwa ekspedycji musiały się zdobywać na różne mniej lub więcej dowcipne pomysły by zorganizować odpowiednie kwatery.

W Los Angeles zademonstrowano nam pomysł nowy i oryginalny. Dobra amerykańska organizacja, wielki rozmach i mimo cężkich czasów kryzysowych duże możności finansowe, pozwoliły pięknemu pomysłowi Miasteczka Olimpijskiego, przyoblec szaty rzeczywistości.

Przewodnią myślą wybudowania Miasteczka były nietylko wygody kwaterunkowe. Chodziło tu również o danie możności zbliżenia się i wzajemnego poznania najróżnorodnejszym grupom sportowym. Wszak Igrzyska Olimpjskie, w imię swych pięknych haseł, łączą wszystkie narody. Przedstawiciele najbardziej poróżnionych z sobą narodów stają obok siebie i składają jednakowe sportowe przyrzeczenie.

Amerykanie, ideę współżycia i zbratania się narodów, budując Miasteczko Olmpijskie, posunęli naprzód.

Na podmiejskich wzgórzach obok Hollywodu, na olbrzymiej przestrzeni wynoszącej chyba ponad sto hektarów rozrzucono sześćset kilkadziesiąt specjalnie wybudowanych małych domków. Domki posiadające tylko szkielet drewniany, a ściany z grubej tektury, umieszczono na zielonej murawie, stale podlewanej przy pomocy specjalnych urządzeń wodociągowych. W alejach posadzono palmy, wolne przestrzenie przemieniono w olbrzymiej wielkości klomby. Każdy domek miał dwa pokoje, każden pokój dwa łóżka. W pokoju znajdowała się umywalnia, między dwoma pokojami — prysznic. Niezależnie od domków mieszkalnych na terenie znajdowały się większe budynki, w których urządzono specjalne kuchnie i pokoje stołowe dla wszystkich reprezentacyj. Inne budynki mieściły w sobie wanny, prysznice, sale do masażu i t. p.

Na terenie miasteczka znajdowało się dobre i bezpłatne kino dźwiękowe na otwartem powietrzu, wyłącznie dla mieszkańców Miasteczka. Obrazy codzień inne, przeplatane były występami artystów na scenie. Każda artystka ukazująca się na estradzie wywoływała zwykle huczne brawa, gdyż zakaz wstępu dla kobiet do Miasteczka przestrzegany był bardzo surowo. Cały teren ogrodzony był drutem kolczastym, a za ogrodzeniem stale dozorowali konni kowboje.

Biura miejscowej administracji i biura wszystkich reprezentacyj urządzono w dużych budynkach przy wejściu do Miasteczka. Tam również mieściły się salony przyjęć, dancing, kilka sklepów z drobiazgami olimpijskiemi oraz pełna uroku kawiarenka. Tu obserwować można było stale różne znakomitości sportowe.

Przed bramą miasteczka, a szczególniej wieczorem— duże tłumy barwnej publiczności. Na placu — zawsze olbrzymia ilość prywatnych samochodów. Wśród publiczności duża przewaga pięknych pań wymalowanych jak portrety pastelowe. Wszystke one żądne zobaczenia zbliska olimpijczyków, zrobienia z nimi znajomości, a przedewszystkiem żądne zbierania autografów.

Albumy, książki, ilustracje i najróżnorodniejsze kartki papieru wszystko to służyło jako materjał do zbierania podpisów. Lwia część przedstawicielek płci pięknej w Ameryce w wieku od lat 10-iu do 60-iu ulega tej manji.

Przeciętny olimpijczyk zwykle pierwsze podpisy składa z uśmiechem, szczególniej gdy prosi go o to piękna kobieta, a takich w Kalifornji jest więcej niż gdzieindziej. Gdy wszak ilość podpisów zaczynała się zbliżać do dziesięciu, olimpijczyk stawał się nerwowy, gdy przekroczyła już kilka dziesiątków nasz olimpijczyk klął i uciekał.

Miasteczko położone było na dosyć wysokich wzgórzach podmiejskich, z których roztaczał się piękny widok na okolicę. Nawprost widać było miasto Los Angeles



H. Budziński i J. Mikołajczak.



Finał dwójek ze sternikiem. Pierwsza od prawej Polska (2-ie miejsce), druga U. S. A. (1-sze miejsce), trzecia Francja, czwarta Brazylja.

z wyraźnemi konturami olbrzymiego stadjonu, z lewej strony — Hollywood, z prawej inne przedmieście.

Wieczorem cała ta olbrzymia przestrzeń przedstawiała jedno morze najróżnorodniejszych świateł i światełek. Widok przepiękny.

Amerykański komitet za dwa dolary dziennie od osoby dawał kwaterę w miasteczku oraz żywność w stanie surowym i dużą ilość doskonałych owoców. Każda reprezentacja miała swego kucharza, wszyscy więc zawodnicy mogli zachowywać w Los Angeles swoje odrębności kulinarne.

Specjalnie sprowadzony z Chicago polski kucharz p. Irla dogadzał naszym żołądkom na sposób polski. P. Irla od lat czterdziestu mieszkający w Ameryce dotychczas nie nauczył się języka angielskiego, gdyż obracał się wyłącznie wśród półmiljonowej ludności polskiej miasta Chicago.

W Long Beach.

Zaraz na drugi dzień po przyjeździe do L. A. zrana zajęliśmy się przedewszystkiem naszemi łodziami. Zwykle, przy wyjazdach na mistrzostwa Europy wioślarze nasi mają dużo kłopotu z wysyłką łodzi. Zwykle pomimo najlepszych chęci kierownictwa i ekspedytora transport opóźnia się kilka dni, a wioślarze tracą czas i szarpią swe nerwy w oczekiwaniu na swoje łodzie wyścigowe.

Tu trzeba podkreślić sprawność amerykańskiej organizacji. Ekspedycja nasza otrzymała bezpłatny wagon do przewozu łodzi. Do tego wagonu przy wyjeździe naszym z N. Yorku nie zdążono jednak załadować łodzi, gdyż dużo było kłopotu z przyczyny długości naszych skrzyń. W drodze wagon ten dopędził nas, został dołączony do naszego pociągu i przyjechał do L. A. razem z nami.

Przy odbiorze łodzi w L. A., przy transporcie ich do Long Beach i przy załatwianiu różnych pierwszych formalności na torze dużą pomoc okazał wioślarzom, stały nasz przyjaciel p. Dr. Kalisz z Chicago.

W godzinach popołudniowych już wyjmowaliśmy z pewnem wzruszeniem nasze łodzie, które bez żadnych uszkodzeń przebyły razem z nami olbrzymią osiemnastodniową podróż przez Atlantyk i przez całą szerokość kontynentu Ameryki Północnej. W kilkanaście godzin po naszym przyjeździe do L. A. już „Giewont", „Miś" i „Jubilatka" pływały po słonych wodach Pacyfiku.

W chwili naszego przyjazdu do L. B. większość wioślarskich reprezentacyj już była na miejscu. Byli przedstawiciele Francji, Italji, Holandji, Japonji, N. Zelandji, sześć osad U. S. A. i inni. Niemcy przyjechali w dwa dni po nas, a wkrótce po nich Anglicy. Ostatnia na torze w Long Beach ukazała się, dopiero na tydzień przed regatami, ósemka kalifornijska.

Pierwsze wrażenia, jakie wywarły na miejscu nasze osady, były bardzo dodatnie. Ładne skrzynie, w których przywieźliśmy łodzie, piękne kostjumy treningowe, wspaniałe warunki fizyczne naszej czwórki i doskonała technika dwójki poznańskiej zdobyły sobie powszechne uznanie. Miejscowy dziennik „Pres-Telegram" umieścił kilkuszpaltowy artykuł - wywiad o naszym przyjeździe i wogóle o polskiem wioślarstwie.

Już przed wyjazdem do Ameryki wiadomo było, iż tor regatowy „Long Beach — Marine Stadium" znajduje się nad Pacyfikiem w odległości trzydziestu kilku mil, czyli przeszło 50 kilometrów od Los Angeles. Tu była przyczyna wielu naszych niewygód i kłopotów.

Z Miasteczka na tor odchodziły na żądanie bezpłatne autobusy. Przebywanie jednak półtorej godziny w jedną stronę w autobusie, którego motor ustawicznie wydziela nieprzyjemne gazy spalinowe, nie należało do przyjemności, a nawet było szkodliwem dla zawodników. Odrazu trzeba było zdecydować, iż na obiad do polskiej kuchni jeździć nie będziemy. Większość innych wioślarzy zabierała z sobą na tor obiad zimny. Inni np. Anglicy i Niemcy zakwaterowali się na stałe w mieście Long Beach. Dla nas i pierwszy i drugi sposób przedstawiały dużo trudności. Mieszkać w Long Beach, to znaczy pozbawić się wszelkich dobrodziejstw polskiej kuchni i w ciągu trzech tygodni jeść wyłącznie niezbyt dla nas odpowiednie potrawy amerykańskie. Dłuższe przebywanie na terenie wyłącznie regatowym, tak jak i ciągłe rozmowy na temat tylko regat, są to rzeczy również nie dobre dla zawodnika wioślarskiego.

Kwaterowanie w Miasteczku i przywożenie z sobą zimnych krajanek na obiad dla zawodników, którzy wchodzili w ostrą fazę treningów przedregatowych też nie było dobre. Wszak do Long Beach wyjeżdżaliśmy codziennie o dziewiątej rano, wracaliśmy po dwóch treningach o siódmej wieczorem. Z tej sytuacji wybrnęliśmy w sposób pośredni. Przez pierwsze dwa tygodnie mieszkaliśmy w Miasteczku, jednak wynajęliśmy w pobliżu toru kwaterę dzienną, dokąd przywożono nam specjalnym samochodem z ku-

chni polskiej gorące obiady i gdzie wioślarze po obiedzie, to jest przed drugim treningiem, mogli spokojnie wypocząć.

Obiady te nie zawsze przychodziły do nas w dobrym stanie. Pamiętam np. mizerję zmieszaną z kompotem, ale różne drobne uchybienia były wkrótce usunięte przy pomocy kierownika technicznego ekspedycji kap. Barana.

Ostatni tydzień przed regatami zamieszkaliśmy już na stałe w Long Beach w dużym i pięknym hotelu Brekers.

Wspaniały tor regatowy „Marine Stadium" urządzono na terenie wodnym, mającym łączność z oceanem. Woda była morska, słona. Po każdym treningu trzeba było bardzo starannie spłukiwać łodzie i wiosła wodą słodką, wodociągową, gdyż woda morska zupełnie niszczyła lakier łodzi. Na torze odczuwać można było przypływ i odpływ oceanu, przyczem różnica poziomów wynosiła około półtora metra, pozatem woda stojąca.

Na torze przez cały czas naszego tam pobytu, stale dawał się odczuwać mniej lub więcej silny boczny wiatr, zawsze od strony Pacyfiku. Ten świeży morski powiew był dla nas bardzo przyjemnym, gdyż chronił nas przed działaniem zbyt gorących promieni słonecznych. Osady jednak wioślarskie na treningach i biegach wiatr spychał w kierunku od toru czwartego (trybuny) do toru pierwszego (bakany). Tor czwarty był przed wiatrem najbardziej zakryty (brzeg i trybuny), tor pierwszy był najgorszy, tu strona prawa musiała wydatniej pracować by utrzymać prostą linję biegu.

Basen regatowy miał długość trochę ponad 2.000 metrów, szerokość ponad 100 metrów. Ustawiono bakany - granicę czterech torów regatowych. Poza bakanami z lewej strony osady jechały do startu. Od startu osady trenowały już na właściwych torach.

Pomosty były dwa: jeden duży dla łodzi wyścigowych, drugi mniejszy dla motorówek treningowych. Start umieszczono na specjalnym pomoście pływającym na beczkach. Na mecie — specjalna trybuna dla sędziów z małą salą na posiedzenia dla komisji sędziowskiej. Obok znajdowała się duża trybuna dla prasy i wszelkie dla niej udogodnienia: poczta, telegraf i telefony.

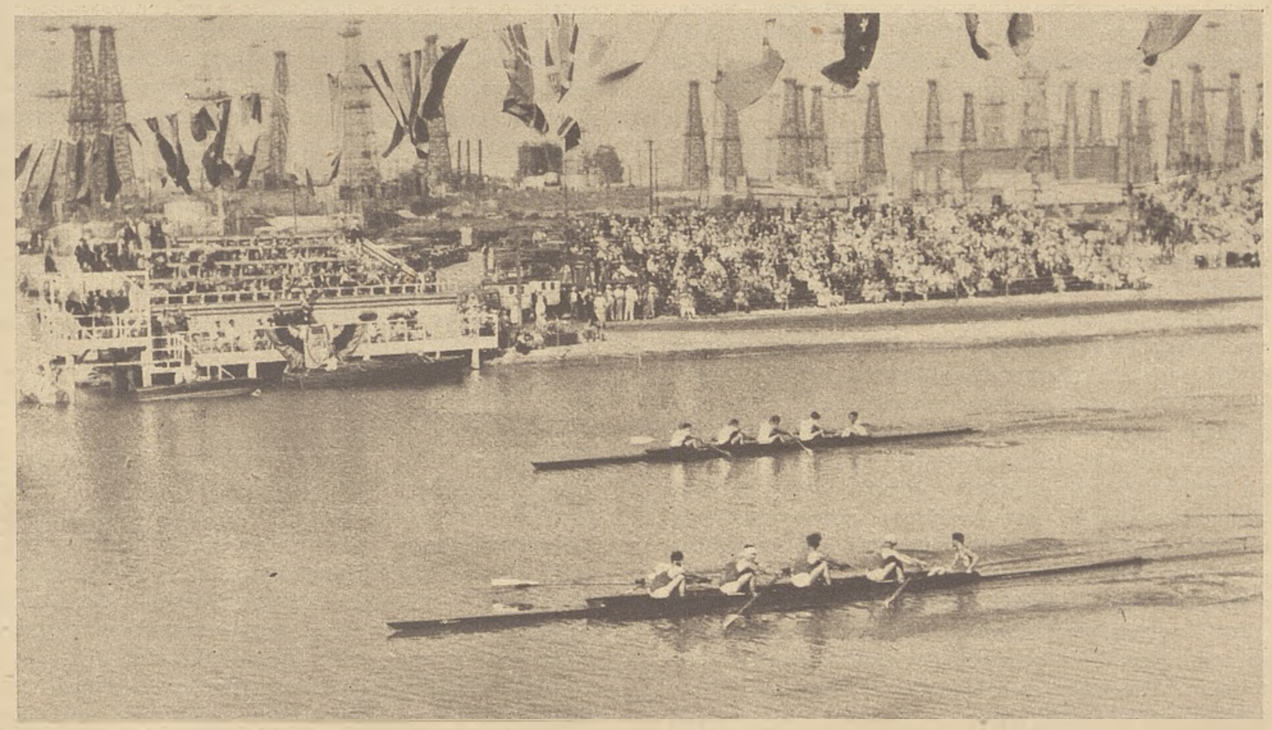
Na torze oznaczone były dystanse: 500, 1000 i 1500 metrów. Trybuny z miejscami siedzącemi dla widzów znajdowały się na przestrzeni ostatnich 500 m. po obydwóch stronach torów, powyżej znajdowały się tańsze miejsca stojące. Publiczności nawet na zwykłych treningach bywało dużo. Osady kończące trening w ładnym stylu zawsze nagradzane były hucznemi oklaskami. Na trzy dni przed regatami na trybuny nie puszczano już publiczności. W czasie regat na trybunach tłumy, a najliczniej było podczas biegów, w których brała udział kalifornijska ósemka. Na finale ósemek było ponad sto tysięcy płatnych widzów, a znajdujące się w dużej ilości naftowe studnie wiertnicze upstrzone były bezpłatną publicznością. Płatne miejsca można było mieć również na dużym balonie sterowym, który towarzyszył ważniejszym biegom.

Informowanie publiczności było wspaniałe. Wszędzie słychać było głos spikera, który podczas biegu ustawicznie miał coś do mówienia. Telefony na torze dawały mu materjał.

Specjalnie wybudowany hangar na łodzie był najładniejszym z tych, jakie dotychczas widziałem. Duży, murowany, podłogę miał betonową, a dobrze zmontowana konstrukcja drewniana pozwalała swobodnie umieszczać cztery łodzie jedna nad drugą. W hangarze mieścił się dobrze urządzony warsztat, w którym fachowi robotnicy reparować mogli szybko wszelkie uszkodzenia łodzi wyścigowych. Tam też zawsze było kilka skrzyń z pomarańczami.

Na przedostatniej Olimpjadzie w Amsterdamie wioślarze otrzymywali bezpłatnie holenderską specjalność — mleko. W Kalifornji mieliśmy inną specjalność — bezpłatne pomarańcze. Tych pomarańczy nikt tu nie obierał i nie jadł, wysycało się tylko sok z wygniecionego owocu.

Na teren hangaru mieli wejście tylko wioślarze, oficjele i prasa. Ażurowy druciany parkan przykryty był



Przedbieg czwórek. Polska zwycięża U. S. A. i niewidoczną na zdjęciu Japonję.



Finał czwórek. Polska na trzeciem miejscu.

płótnem, by za nim nie gromadziły się zbyt wielkie tłumy ciekawych.

Wygodne szatnie z kabinami dla reprezentacji mieściły się trochę za daleko od hangaru. Podczas przejścia z hangaru do szatni, tak samo jak przed bramą Miasteczka Olimpijskiego wioślarze byli zamęczani przez zbieraczki i zbieraczy autografów.

Wioślarzy polskich umieszczono w jednej kabinie z Francuzami. Siedmiu Polaków i pięciu Francuzów wygodnie się tam mieściło. W szatni zmontowana była cała serja wspaniałych natrysków z wodą zimną, letnią i gorącą. Była tam też apteczka i lekarz.

Na torze regatowym stale czynne były doskonałe motorówki treningowe, które wynajmować można było za opłatą 2 dolarów za godzinę. Motorówki te stale były w ruchu i trzeba je było zgóry zamawiać, gdyż wszystkie osady przyjechały tu ze swymi trenerami. Niemcy przywieźli z sobą dwóch trenerów: Anglika Suliwana i Niemca Gwinera.

Obsługa motorówek i pomostu tak samo jak i straż dozorcza w Miasteczku Olimpijskiem składała się wyłącznie z niezamożnych studentów Kalifornijskiego Uniwersytetu.

Treningi.

Przez cały czas pobytu naszego w Long Beach osady nasze trenowały po dwa razy dziennie. Wyjątkiem były tylko dzień otwarcia Igrzysk Olimpijskich i pierwszy dzień zawodów lekkoatletycznych, kiedy mieliśmy po jednym treningu.

W ciągu dwóch pierwszych tygodni, kiedy mieszkaliśmy jeszcze w Miasteczku, wstawaliśmy przed ósmą. Często trener Haspel zalecał wioślarzom biegi. Po śniadaniu o 9-ej wyjeżdżaliśmy do Long Beach. Najczęściej jechali z nami wioślarze N. Zelandji lub Francji, gdyż autobusy były bardzo duże. Przedpołudniowy trening naszych osad to były dłuższe wyjazdy na styl i technikę, później obiad, dłuższy odpoczynek po obiedzie i drugi trening mocny na tempo. Wówczas obok trenera znajdował się na motorówce kierownik ekspedycji ze stoperem w ręku.

Treningi naszych osad rozwijały się zupełnie prawidłowo. Aklimatyzacja nastąpiła szybko i nie wywoływała żadnych niepomyślnych objawów. Nic w tem dziwnego, gdyż do cudownego klimatu Kalifornji przyzwyczaić się można bardzo szybko. Po pierwszym tygodniu względnie łagodnych treningów nastąpiła faza ostra. Dwukrotny trening wypełniał program całego naszego dnia. Wszyscy wioślarze czuli się znakomicie, wszyscy mieli wilcze apetyty i dobry sen. Nastawienie psychiczne naszej grupy było bardzo dobre. Wszystko co robiliśmy i o czem myśleliśmy miało jeden cel — dobre wyniki na regatach.

Wewnętrzna spoistość naszej grupy wytworzyła bardzo miły kontakt kierownika z wioślarzami. Nie było wśród nas żadnych nieporozumień i żadnych różnic zdań. Że było tak, a nie inaczej to największa w tem zasługa wioślarzy Ślązaka i Brauna, których uważam za wzór dla polskich sportowców. Oni wraz z Urbanem, Kobylińskim, Skolimowskim, Budzińskim i Mikołajczakiem umieli wytworzyć jakby jedną wioślarską rodzinę. Dobry humor, różne żarty, a czasem i dowcipne kawały nigdy nie opuszczały wioślarzy. Zawsze jednak na pierwszym planie był nasz cel.

Ślązak i Braun zgłoszeni do dwóch biegów mieli najwięcej pracy treningowej, gdyż po treningu na czwórce zawsze prawie wyjeżdżali jeszcze i na dwójce ze sternikiem. Żelazna siła i dobre nastawienie nerwów u tych wioślarzy wytrzymywały jednak wszystko.

Czwórka nasza już po dwóch tygodniach treningu odzyskała formę z eliminacji w Poznaniu. W trzecim i ostatnim tygodniu forma czwórki rozwijała się jeszcze wyżej. Jednak braki techniczne osady, składającej się ze starych i rutynowanych wioślarzy, którzy poprzednio jeździli odmiennemi stylami były nie do usunięcia. Wszystkie inne czynniki, oprócz szwankującej techniki, były znakomite. Duża siła i dobry trening wytwarzały z polskiej czwórki jeden z najgroźniejszych zespołów w Long Beach.

Tor regatowy w okresie treningów przedstawiał zawsze bardzo wdzięczne pole do różnych obserwacyj. Krótki przegląd obcych wioślarzy zacznę od naszych przyjaciół Francuzów. Ich dwójka bez sternika, bracia Vandernotte, uzyskali doskonałe wyniki na eliminacjach w Paryżu. W Long Beach byli bardzo pewni siebie, ale nasi poznaniacy nie obawiali się ich, wszak jednego z braci dobrze znali jeszcze z mistrzostw Europy w Leodjum. Francuska dwójka ze sternikiem była złamana psychicznie. Dwaj szwagrowie, Brusa, a zwłaszcza Giriat, zawsze byli ze wszystkiego niezadowoleni. Jeden z francuskich wioślarzy już po regatach uskarżał się do mnie, iż obydwaj wioślarscy ich kierownicy byli bardzo oszczędni, gdy trzeba było wydać 2 dolary na motorówkę. Jeździli natomiast do San Francisko, co poniosło za sobą chyba poważniejsze koszty.

Italja przysłała do Los Angeles liczny i silny zespół. Obydwie czwórki, a zwłaszcza ze sternikiem, były bardzo dobre. Ósemka, która w zeszłym roku w Paryżu była przetrenowana, teraz była w znakomitej formie. Kierownicy drużyny włoskiej p. Rossi i hr. Sambuy skromnie typowali własną ósemkę na czwarte miejsce, lecz na treningach było widać, że zespół Italji należy do najsilniejszych. Mocne a krótkie pociągnięcia włoskich wioseł w tym roku się wydłużyły. Atletyczna budowa wioślarzy, duże tempo i bardzo szerokie piórka wioseł to cechy ich ósemki.

Holandja przysłała tylko dwójkę bez sternika, zeszłorocznego mistrza Europy. Warunki fizyczne wioślarzy dobre, styl angielski. Obydwaj wioślarze wraz z kierownikiem czuli się jednak w Long Beach bardzo obco.

Japonja wystawiła czwórkę i ósemkę przywożąc jednocześnie dużą ilość wioślarzy zapasowych. Kraina wschodzącego słońca od czasów Amsterdamu nie zrobiła w wioślarstwie żadnego postępu. Szalona i bohaterska wprost praca japońskich wioślarzy była marnowaną przez nieodpowiedni styl wiosłowania. Codzienne zjeżdżania toru, po których wioślarze padali ze zmęczenia, też nie było właściwe. Jednak Japończycy byli bardzo sympatyczni i bardzo skromni. Twierdzili, iż przyjechali do Los Angeles by się uczyć. Trzecie miejsce w przedbiegu ósemek przed Brazylją było dla nich już wielkim sukcesem.

N. Zelandja, nasi towarzysze z autobusu, przedstawiali doskonały materjał fizyczny. Wioślarze dojrzali i o dużej rutynie regatowej. N. Zelandja i Australja to jak wiadomo dominja angielskie, w których wszelkie zamiłowa-

nia brytyjskie są bardzo kultywowane, a wśród różnych sportów wioślarstwo jest stale na bardzo wysokim poziomie.

Niemcy. Berlińska czwórka ze sternikiem i dwójka podwójna to były osady bez zarzutu. Warunki fizyczne, styl, technika i trening wszystko pierwszej klasy. Oprócz długich wyjazdów na wodę pod kierunkiem trenera Suliwana wioślarze czwórki często uprawiali obok toru długie biegi. Po pierwszym przedbiegu i po repeszażu wydawać się mogło że są przetrenowani, a jednak... Natomiast ósemka Amicicji, którą już poznałem w Amsterdamie, nie miała wyraźnego frontu, tu odrazu położono nacisk na czwórkę bez sternika, a ósemkę traktowano podrzędnie, uznając iż Kalifornji, Anglji i Kanady pobić ona nie może. Z kierownikiem niemieckiej ekspedycji, a jednocześnie prezesem niemieckiego związku p. Pauli kontakt nasz przybrał formę bardzo poprawną.

Liczne zespoły Anglji i Kanady, z wyjątkiem jedynek, były doskonałe. Wielu znawców wioślarstwa uważało trzy osady angielskie za faworytów finału. Dwójka bez i czwórka bez — nie zrobiły zawodu. Wśród wioślarzy angielskiej czwórki bez sternika zwracał na siebie uwagę J. Beresford, mistrz VIII Olimpjady na jedynce i wicemistrz IX Olimpjady na ósemce. Również niezwykłym typem wioślarza był R. Edwards, który zdobył dla Angji dwa mistrzostwa olimpijskie na dwójce bez i na czwórce bez. Zwycięska w biegu Cambridge — Oxford wspaniała angielska ósemka, która w niezmienionym od marca składzie przyjechała do Los Angeles, pomimo swej doskonałej techniki i stylu sukcesu nie odniosła.

Wioślarska reprezentacja Stanów Zjednoczonych składała się z dwóch odrębnych grup. Ósemka młodych studentów z Kalifornji i jedna z dwóch czwórek ze sternikiem to był zespół zupełnie odrębny. Inne osady przeważnie z Penn Atletic Clubu w Filadelfji stanowiły grupę drugą.

Ósemka U. S. A. nie była tak jak jej poprzedniczka w Amsterdamie bezwzględną faworytką finału. Klasa najlepszych ósemek X Olimpjady była wyrównaną.

Prezes amerykańskiego związku p. H. Penn Burke, przyjaciel Polaków w Filadelfji, bardzo sympatycznie odnosił się do nas.

Liczny zespół poprawnie wiosłujących osad Brazylji nie wyróżniał się niczem. Wszystkie te osady typowane na ostatnie miejsca nie zrobiły zawodu.

Mój krótki przegląd wioślarzy nie byłby zakończony, gdybym nie wspomniał o najlepszym wioślarzu świata, skifiście Pearce. Sława zdobyta przez niego w Amsterdamie odstraszyła wielu od udziału w Igrzyskach Olimpijskich. Skifistów w Los Angeles startowało niewielu, a każdemu z nich już na treningach odebrał wszelkie złudzenia Pearce.

Wszelkie techniczne materjały dotyczące szczegółów budowy łodzi i wioseł oraz wszelkie dane dotyczące wieku, wzrostu i wagi wioślarzy podam w jednym z najbliższym numerów Sportu Wodnego.

Na torze w Long Beach, kilka razy odwiedził nas, naczelny kierownik polskiej ekspedycji konsul W. Hulanicki, zawsze przez naszą grupę mile widziany. Kilka razy był u nas redaktor Erdman. Dosyć często bywał Kusociński, który wolne od swoich treningów chwile lubiał przepędzać na obcym dla siebie terenie wioślarskim. Natomiast cała delegacja Polskiego Komitetu z Chicago była podobno w Long Beach, lecz nas odnaleźć nie umiała.



Finał dwójek. Polska na trzeciem miejscu.

My wioślarze specjalną wdzięczność zachowaliśmy dla p. Zygmunta Labanowskiego, który w ciągu trzech tygodni stale przyjeżdżał do Long Beach był prawą ręką kierownika i dla p. Preisa, który własnym samochodem przywoził nam obiady. Młody p. Preis urodzony w Ameryce i wychowany w szkole amerykańskiej gdyśmy przyjechali do Los Angeles nie umiał mówić po polsku, gdyśmy wyjeżdżali już dosyć swobodnie rozmawiał z nami po polsku. Takich panów Preisów w Los Angeles był cały szereg.

Bardzo był czynnym dla dobra całej naszej ekspedycji prezes miejscowego komitetu pan Romanowicz.

Przyjazd polskich olimpijczyków do Los Angeles zelektryzował miejscową Polonję. „Dom Polski" i miejscowy komitet wysilały się by wszystkie wolne chwile nam uprzyjemnić. Organizowano specjalne bankiety, bale i przyjęcia. Wszędzie nas zapraszano. Niestety! Lwią część tych zaproszeń trzeba było odrzucić, przyjmując inne — wioślarze pamiętali, iż o godz. wpół do jedenastej powinni być w łóżku.

Przed regatami pora wieczornego spoczynku była u nas ściśle przestrzeganą przez samych wioślarzy. Tu niepotrzebne były żadne nakazy. Jedynie sternik miał pod tym względem zupełną swobodę.

Otwarcie Igrzysk Olimpijskich.

30 lipca był dla nas dniem niezwykłym. Nie pojechaliśmy rano na trening, lecz razem z całą naszą reprezentacją i razem ze wszystkiemi reprezentacjami robiliśmy gorączkowe przygotowania do paradnego wejścia na Stadjon.

Obiad zjedliśmy bardzo wcześnie i wkrótce ustawieni w czwórkową kolumnę rozpoczęliśmy ćwiczyć marsz i okrzyki. Chorążym polskiego oddziału był wioślarz Ślązak. Porządek ustawienia się naszej małej kolumny tak jak i wszystkich innych był następujący: za chorążym oficjele, później zawodniczki, wreszcie zawodnicy. Wszyscy oczywiście ubrani byliśmy w świeżo odprasowane kostjumy reprezentacyjne. Oj te kostjumy, wszyscy z nich byli niezadowoleni. Marynarki różnych odcieni szafirowego koloru, z bardzo lichego materjału i bardzo licho skrojone. Niektóre z nich nie miały wcale kieszeni, a najbardziej brzydkie były nasze czapki. Miały to być maciejówki, a były ni pies ni wydra. Wszystko razem podobne było do jednego z kostjumów niemieckich i z tej przyczyny bardzo często brano nas za Niemców. Wyposażenie naszych olimpijczyków było bardzo skromne w porównaniu z ubiorami innych reprezentacyj. Przyjemnie nam było, że chociaż nasze wioślarskie kostjumy treningowe, o czem pisałem już wyżej, były bez zarzutu.

Około godziny drugiej do Miasteczka wjechało przeszło sto autobusów, które zawiozły na Stadjon wystrojone reprezentacje. Jeszcze około godziny oczekiwania na specjalnym placu obok Stadjonu i kolejny według alfabetu

francuskiego wmarsz reprezentacyj na boisko Stadjonu. Tę chwilę zawsze pamiętać będziemy. Ogrom Stadjonu i zebrany na nim bardzo wrażliwy tłum stu dwudziestu tysięcy osób zrobił na nas kolosalne wrażenie. Witani byliśmy tak, jak i inne reprezentacje okrzykami i oklaskami. Przemaszerowaliśmy całe okrążenie po bieżni i powoli wszyscy ustawiali się na zielonej murawie boiska. Za chwilę wszedł na boisko cały Międzynarodowy Komitet Olimpijski, wszyscy w żakietach i cylindrach. Dwa krótkie przemówienia, później hymn olimpijski wykonany przez dwa tysiące osób orkiestry i chóru. Cała ta grupa ubrana w białe kostjumy stanowiła wyraźną plamę na tle olbrzymich trybun Stadjonu.

Na wieży pod zniczem sześciu heroldów odegrało hejnał. Poczem przy akompanjamencie dziesięciu wystrzałów armatnich zapłonął znicz olimpijski. Za chwilę wypuszczono z boiska kilka tysięcy pocztowych gołębi — piękny widok. Później — złożenie przyrzeczenia olimpijskiego, też piękny moment. Na tle lazurowego nieba krążył sterowiec i aeroplany. Jeden z nich wypisywał przy pomocy dymu sportowe napisy. Jeszcze później muzyka i chór i stopniowy wymarsz z boiska. I znowuż przeszło sto autobusów odwiozło nas do Miasteczka.

My wioślarze zaraz pojechaliśmy na trening do Long Beach.

Następnego dnia przeżyliśmy znowuż piękny moment. Było nim zwycięstwo Kusocińskiego w biegu na 10 klm., hymn polski i polska bandera na głównym maszcie Stadjonu. W dwa dni później znowuż piękne zwycięstwo Walasiewiczówny i trzecie miejsce Wajsówny. Znowuż bandera polska i to dwa razy na masztach zwycięzców.

Regaty X Olimpjady zorganizowane zostały przez Międzynarodową Federację. Główną sprężyną obok prezesa Amerykańskiego Związku p. Penn Burke był tu sekretarz F. I. S. A. p. Gaston Mulleg. Obecny był też wiceprezes Federacji hr. Sambuy. Mandaty sędziowskie sprawowali wyłącznie członkowie Federacji, starterem był Francuz P. Bouton, arbitrami — znani działacze na terenie F. I .S. A. p.p. Widimski (Czech) i Rossi (Włoch). Inne czynności sędziowskie pełnili: Francuz M. Dequoy, niżej podpisany i cały szereg przedstawicieli Amerykańskiego Związku. Językiem urzędowym obrad Komisji sędziowskiej był język francuski.

Pierwsze losowania przedbiegów i torów były dla nas Polaków bardzo pomyślne. W czwórkach wylosowaliśmy U. S. A. i Japonję, w dwójkach bez Francję i U. S. A., w dwójkach bez po wycofaniu się Japonji i N. Zelandji znaleźliśmy się odrazu w liczbie czterech finalistów.

Wyniki techniczne:

Pierwszy dzień, wtorek 9.8.32. Przedbiegi.

Czwórki ze sternikiem. Przedbieg 1:
1. Italja (tor 3, czas 7 m. 6 s.).
2. Niemcy (tor 1, czas 7 m. $9\frac{1}{5}$ s.).
3. N. Zelandja (tor 4, czas 7 m. $19\frac{3}{5}$ s.).
4. Brazylja (tor 2, czas nienotowany).

Przedbieg 2:
1. Polska (tor 3, czas 7 m. $4\frac{1}{5}$ s.).
2. U. S. A. (tor 1, czas 7 m. $6\frac{3}{5}$ s.).
3. Japonja (tor 2, czas 7 m. $16\frac{4}{5}$ s.).

Dwójki bez sternika. Przedbieg 1:
1. Polska (tor 1, czas 7 m. $53\frac{2}{5}$ s.).
2. Francja (tor 2, czas 7 m. $54\frac{3}{5}$ s.).
3. U. S. A. (tor 3, czas 8 m. $3\frac{1}{5}$ s.).

Przedbieg 2:
1. Anglja (tor 2, czas 7 m. 47 s.).
2. N. Zelandja (tor 1, czas 7 m. $50\frac{1}{5}$ s.).
3. Holandja (tor 3, czas 7 m. $51\frac{2}{5}$ s.).

Jedynki. Przedbieg 1:
1. Pearce (Australja) (tor 3, czas 7 m. 27 s.).
2. Miller (U. S. A.) (tor 1, czas 7 m. $29\frac{2}{5}$ s.).
3. Butz (Niemcy) nie startował.

Przedbieg 2:
1. Southwood (Anglja) (tor 1, czas 7 m. $42\frac{3}{5}$ s.).
2. Douglas (Urugwaj) (tor 3, czas 7 m. 45 s.).
3. Wright (Kanada (tor 2, czas 8 m. $30\frac{2}{5}$ s.).

Drugi dzień. Środa 10.8.32. Przedbiegi.

Czwórki bez sternika. Przedbieg 1:
1. Anglja (tor 3, czas 7 m. $13\frac{1}{5}$ s.).



Finał ósemek.

2. U. S. A. (tor 1, czas 7 m. 19⅖ s.).
3. Niemcy (tor 2, czas 7 m. $37^4/_5$ s.).

Przedbieg 2:
1. Italja (tor 2, czas 7 m. $6^4/_5$ s.).
2. Kanada (tor 1, czas 7 m. 12 s.).

Dwójki podwójne. Przedbieg 1:
1. Kanada (tor 2, czas 7 m. 25 s.).
2. Italja (tor 3, czas 7 m. 35 s.).
3. Brazylja (tor 1, czas 7 m. $38^4/_5$ s.).

Przedbieg 2:
1. U. S. A. (tor 2, czas 7 m. $14^3/_5$ s.).
2. Niemcy (tor 1, czas 7 m. 21⅖ s.).

Ósemki. Przedbieg 1:
1. Italja (tor 4, czas 6 m. 28⅕ s.).
2. Anglja (tor 1, czas 6 m. 33⅖ s.).
3. Japonja (tor 2, czas 6 m. 43⅖ s.).
4. Brazylja (tor 3, czas 6 m. 52⅕ s.).

Przedbieg 2:
1. U. S. A. (tor 1, czas 6 m. 29 s.).
2. Kanada (tor 2, czas 6 m. 33⅕ s.).
3. Niemcy (tor 4, czas 6 m. $38^4/_5$ s.).
4. N. Zelandja (tor 3, czas 6 m. 38⅖ s.).

Trzeci dzień. Czwartek 11.8.32.

Repeszaże dla osad, które w przedbiegach nie miały pierwszych miejsc.

Czwórki ze sternikiem. Dwóch pierwszych wchodzi do finału:
1. N. Zelandja (tor 4, czas 7 m. 38⅕ s.).
2. Niemcy (tor 2, czas 7 m. $38^4/_5$ s.).
3. U. S. A. (tor 1, czas 7 m. $41^3/_5$ s.).
4. Japonja (tor 3, czas 7 m. 47 s.).

Dwójki bez sternika. Dwóch pierwszych — do finału:
1. Holandja (tor 1, czas 8 m. 10 s.).
2. N. Zelandja (tor 2, czas 8 m. 11⅖ s.).
3. Francja (tor 4, czas 8 m. 13 s.).
4. U. S. A. (tor 3, czas 8 m. 23 s.).

Jedynki. Dwóch pierwszych — do finału:
1. Miller (U. S. A.) (tor 3, czas 8 m. $5^4/_5$ s.).
2. Douglas (Urugwaj) (tor 1, czas 8 m. 20⅕ s.).
3. Wright (Kanada) (tor 2, czas 8 m. $37^4/_5$ s.).

Czwórki bez sternika. Dwóch do finału:
1. Niemcy (tor 1, czas 7 m. 17⅕ s.).
2. U. S. A. (tor 3, czas 7 m. 18⅖ s.).
3. Kanada (tor 2, czas 7 m. 20⅕ s.).

Dwójki podwójne. Dwóch do finału:
1. Niemcy (tor 1, czas 7 m. 21⅖ s.).
2. Italja (tor 2, czas 7 m. 44⅕ s.).
3. Brazylja (tor 3, czas 7 m. $57^1/_5$ s.).

Ósemki. Repeszaż 1. Jeden wchodzi do finału:
1. Anglja (tor 1, czas 6 m. 49 s.).
2. N. Zelandja (tor 3, czas 6 m. 52⅕ s.).
3. Brazylja (tor 2, czas nienotowany).

Repeszaż 2. Jeden — do finału:
1. Kanada (tor 3, czas 7 m. 03⅕ s.).
2. Niemcy (tor 2, czas 7 m. $10^3/_5$ s.).
3. Japonja (tor 1, czas 7 m. $22^3/_5$ s.).

Czwarty dzień. Piątek 12.8.32.

Pierwsza serja finałów:

Czwórki ze sternikiem:
1. Niemcy (tor 2, czas 7 m. 19 s.).
2. Italja (tor 4, czas 7 m. 19⅕ s.).
3. Polska (tor 3, czas 7 m. $26^4/_5$ s.).
4. N. Zelandja (tor 1, czas 7 m. $32^3/_5$ s.).

Dwójki bez sternika:
1. Anglja (tor 4, czas 8 m.).
2. N. Zelandja (tor 3, czas 8 m. 2⅖ s.).
3. Polska (tor 2, czas 8 m. 8⅕ s.).
4. Holandja (tor 1, czas 8 m. 8⅖ s.).

Jedynki:
1. Pearce (Australja) (tor 4, czas 7 m. 44⅖ s.).
2. Miller (U. S. A.) (tor 3, czas 7 m. 45⅕ s.).
3. Douglas (Urugwaj) (tor 2, czas 8 m. $13^3/_5$ s.).
4. Southwood (Anglja) (tor 1, czas 8 m. $33^3/_5$ s.).

Dwójki ze sternikiem:
1. U. S. A. (tor 2, czas 8 m. $25^4/_5$ s.).
2. Polska (tor 4, czas 8 m. 31⅕ s.).
3. Francja (tor 1, czas 8 m. 41⅕ s.).
4. Brazylja (tor 3, czas 8 m. 53⅕ s.).

Piąty dzień. Sobota 13.8.32.

Druga serja finałów:

Czwórki bez sternika:
1. Anglja (tor 4, czas 6 m. 58⅕ s.).
2. Niemcy (tor 3, czas 7 m. 3 s.).
3. Italja (tor 1, czas 7 m. 4 s.).
4. U. S. A. (tor 2, czas 7 m. 14⅕ s.).

Dwójki podwójne:
1. U. S. A. (tor 3, czas 7 m. 17⅖ s.).
2. Niemcy (tor 4, czas 7 m. $22^4/_5$ s.).
3. Kanada (tor 2, czas 7 m. $27^3/_5$ s.).
4. Italja (tor 1, czas 7 m. $49^4/_5$ s.).

Ósemki:
1. U. S. A. (tor 1, czas 6 m. $37^3/_5$ s.).
2. Italja (tor 4, czas 6 m. $37^4/_5$ s.).
3. Kanada (tor 2, czas 6 m. 40⅖ s.).
4. Anglja (tor 3, czas 6 m. $40^4/_5$ s.).

Na marginesie programów olimpijskich.

Triumf polskich osad w olimpijskich przedbiegach był zupełny. Dwa starty i dwa pierwsze miejsca, a wszystkie trzy polskie osady wchodziły już do finałów. Ten dzień zapisany będzie w historji polskiego wioślarstwa.

Przypomniały mi się Międzynarodowe Regaty w Antwerpji, kiedy trzy polskie osady zajęły trzy pierwsze miejsca. Olimpjady z tamtemi regatami porównywać nie można. Zresztą zdawałem sobie sprawę, iż nasze pierwsze miejsca w przedbiegach były wynikiem dosyć szczęśliwego dla nas losowania.

Dużo było powinszowań i gratulacyj, najcenniejsze były dla mnie od członków Międzynarodowej Federacji. Gratulował mi również p. Pauly, a wiceprezes Federacji hr. Sambuy w żartobliwym tonie proponował mi już rozegranie meczu bokserskiego o pierwsze miejsce w czwórkach. Przedstawiciel pięknej Italji nie domyślał się zapewne z jaką chęcią przyjąłbym jego propozycję.

Nasze kierownictwo ogólne z wyjątkiem konsula Hulanickiego oraz w dużym stopniu przedstawiciele prasy polskiej, o ile poprzednio niewielkich rzeczy spodziewali się od wioślarzy, o tyle po przedbiegach już wszyscy mieli zbyt wygórowane aspiracje.

Czwórki ze sternikiem. Uzyskanie przez naszą osadę, przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, najlepszego czasu na torze w Long Beach, 7 m. 4⅕ s., świadczy, iż nietylko utrzymaliśmy formę z eliminacyj w Poznaniu (7 m. $08^3/_5$ s. i 7 m. 07⅕ s.), ale ją jeszcze rozwinęliśmy. W tych krótkich liczbach mieści się duża zasługa naszych wioślarzy.

Wszystkie cztery osady startujące w finale były zupełnie wyrównanej klasy. Niewiele ustępowała tym osadom czwórka U. S. A., a Japonja i Brazylja były już



Przedbieg dwójek. Polska zwycięża Francję i U. S. A.

znacznie słabsze. Zajęcie pierwszego miejsca było tu sprawą zupełnego przypadku. Niemcy, które w przedbiegach miały czwarty w kolejności czas, które nawet w repesażu przychodzą na drugiem miejscu za N. Zelandją, w finale niespodziewanie zajmują miejsce pierwsze, bijąc o ułamek sekundy Italję i o dobre półtorej długości Polskę.

Faworytami finału, sądząc po czasach osiągniętych w przedbiegach, były Polska i Italja. Finał jest najlepszym dowodem, jak niemiarodajne są czasy na regatach wioślarskich.

Zajęcie przez Polskę trzeciego miejsca i zdobycie trzeciej nagrody, uważam za wynik zupełnie sprawiedliwy. Wzrost, waga, siła i dobra zaprawa naszej czwórki nie mogły wyrównać braków technicznych. Objektywnie oceniając wartość osad, na pierwszem miejscu postawiłbym Italję, która na mecie zawcześnie przestała wiosłować a i w torze źle tym razem sterowała, na drugiem miejscu — Niemców, na trzeciem — Polskę, później N. Zelandję, Amerykę, Japonję i Brazylję.

Wyniki naszej czwórki mogły być nawet lepsze. W zespołowej pracy czterech wioślarzy podczas finału były jakieś braki. Być może, iż wkradła się tu niewiara i nie umiano stworzyć tym razem żelaznej woli zwycięstwa. Być może, iż byłoby inaczej, gdyby postulat P. Z. T. W. w sprawie zapasowego do czwórki wioślarza, był przyjęty w Warszawie. Nie przesądzajmy.

Zdobyliśmy trzecią nagrodę i jesteśmy z niej zadowoleni. Po trzecie miejsce zawsze jest warto jechać na każdą Olimpjadę.

Dwójki bez sternika. Powszechnie w tej konkurencji faworyzowaną była osada angielska. Nasi poznaniacy, jakkolwiek odznaczali się nienagannych stylem i techniką, mieli konkurencję bardzo silną. Już na treningach można było zaobserwować, iż łatwą do pobicia będzie tu tylko osada amerykańska. Pozostałe cztery osady składały się z wioślarzy wysokiego wzrostu i dużej wagi, a styl, technika i przygotowanie u wszystkich były dobre.

Losowanie przedbiegu było dla nas bardzo szczęśliwe, wylosowaliśmy dwie najsłabsze osady: Francję i Amerykę. Finał nie przedstawiał się różowo, gdyż wszystkie trzy osady drugiego przedbiegu miały czasy lepsze od naszych poznaniaków.

Zdobywając trzecią nagrodę, pobiliśmy zeszłorocznego mistrza Europy, osadę holenderską i zajęliśmy pierwsze miejsce wśród narodów należących do Międzynarodowej Federacji. Żałować należy, iż zeszłoroczny eksperyment trenera Reinharda pozbawił Polskę tytułu mistrza Europy za rok 1931 na regatach w Suresnes pod Paryżem.

Być może, iż gdybyśmy wylosowali tor czwarty, być może, iż gdyby nasza dwójka częściej na treningach zjeżdżała cały tor, to może moglibyśmy zamienić miejsce trzecie na drugie, o pierwszem nie mogło tu być mowy.

Jedynki. Biegi tej kategorji w Los Angeles odbywały się pod urokiem jednego nazwiska, które nosił Australijczyk, stale zamieszkały w Kanadzie, Pearce. Cztery lata przerw pomiędzy Amsterdamem i Los Angeles nie przyniosły żadnych nowych talentów, które mogłyby zagrażać sławie mistrza dwóch ostatnich olimpjad.

Pearce gasił swych przeciwników już na treningach. Nie dystansował jednak nikogo, zawsze utrzymując mniej więcej jedną długość różnicy.

Nie groźnym był dla niego nawet znany angielski zawodowiec Th. Phelbs, który do Los Angeles przywiózł na sprzedaż trzy przepiękne jedynki.

Drugą nagrodę zupełnie słusznie zdobył Miller (U. S. A.). Żałować należy, iż pomimo zgłoszenia nie startował tegoroczny zwycięzca „Diamond - Scul" w Henley — Butz, a bardzo blade wyniki pokazał znany z Amsterdamu Kanadyjczyk Wright.

Dwójki ze sternikiem. Po wycofaniu się poprzednio zgłoszonych N. Zelandji i Japonji cztery pozostałe osady startowały odrazu w finale.

Wioślarze z czwórki Braun, Ślązak i sternik Skolimowski byli dodatkowo zgłoszeni do tej konkurencji.

Znaną jest uchwała Komisji Olimpijskiej P. Z .T. W., mocą której kierownik drużyny wioślarskiej mógł zrezygnować z jednego biegu, albo z czwórek, albo też z dwójek ze sternikiem. Jeżeli tego nie uczynił, to jest to zasługa Brauna, Ślązaka i Skolimowskiego, którzy po śmiertelnie wyczerpującym biegu czwórek zdobyli dosyć sił i woli by startować w tym samym dniu po raz drugi.

Zdobycie drugiej nagrody olimpijskiej, znowuż pobicie zeszłorocznego mistrza Europy doskonałej osady francuskiej to sukces bardzo wielki, a zdobycie przez tych wioślarzy w jednym dniu trzeciej nagrody w bieku czwórek i drugiej w biegu dwójek uważam za największy, z dotychczasowych, wyczyn polskiego wioślarstwa.

Czwórki bez sternika. Jakkolwiek w przedbiegach najlepszy czas wykazała osada Italji, jednak przewaga osady angielskiej nie ulegała tu wątpliwości. Atletycznej budowy wioślarze „Leander Clubu" z Londynu byli najsilniejszą i najlepiej wiosłującą osadą w tej konkurencji. O wioślarzach tej miary co Beresford i Edwards już pisałem wyżej.

Bardzo dobrym zespołem była niemiecka czwórka Amicicji z Manheimu. Znowuż bardzo znane nazwiska — Aletter i Flinsch. Italja, U. S. A. i Kanada — mniej więcej równej, dobrej klasy.

Dwójki podwójne. Dwie różne osady walczyły tu z sobą o pierwszeństwo. Wiek, rutyna i duża siła fizyczna Amerykan walczyły z pięknym stylem młodej osady niemieckiej. Wygrała Ameryka, gdyż tak kazała tradycja tego biegu. Dobrą była również osada kanadyjska, natomiast osady włoska i brazylyjska to już tylko średniej klasy zespoły.

Ósemki. W najpiękniejszej wioślarskiej konkurencji ósemek klasa czterech finalistów była bardzo wyrównaną. Wspaniały, przepiękny był finał ósemek, w którym cztery osady wpadają na metę prawie jednocześnie. Różnica między pierwszą a czwartą osadą nie przekroczyła jednej długości łodzi. Italja pięknym finiszem zdobywając miejsce drugie o ⅕ sekundy za Ameryką dokonała rzeczy wielkiej obalając stały tryumwirat — Ameryka, Anglja, Kanada. Gdyby tor był o dziesięć metrów dłuższym Italja mogłaby święcić triumf nad triumfami.

Doskonałe ósemki N. Zelandji i Niemiec w Los Angeles nie wchodziły w rachubę, a Japonja i Brazylja w tak dobranem towarzystwie mogły już tylko przegrywać.

Zamknięcie Igrzysk Olimpijskich.

W piątek, 12-go sierpnia zakończyliśmy trzy nasze finały. Wieczorem, podczas obiadu, pomimo zadowolenia z wyników, nastrój u nas był dosyć chmurny. Sami wioślarze usunęli ze stołu kwiaty, które się tam stale znajdowały. Żałowaliśmy, że nie nadszedł jeszcze moment, kiedy nie tylko walczyć będziemy o miejsce pierwsze, ale je będziemy zdobywać. Poszliśmy jednak naprzód, a upragniony przez nas moment zbliżył się bardzo.

Podczas obiadu wioślarze uświadomili sobie, iż surowa dyscyplina, którą sami sobie narzucili, przestała już obowiązywać. Już od tej chwili wolno było palić papierosy z czego kilku z nich, bez wielkiego jednak przekonania, skorzystało, można już było wypić kieliszek wina czy koniaku, można już było kłaść się spać kiedy się komu podobało.

Następnego dnia w sobotę rano pakowaliśmy łodzie, przyczem do skrzyni włożyliśmy kilka liści palm kalifornijskich, po południu byliśmy na pozostałych finałach wioślarskich. Wieczorem wróciliśmy do Miasteczka i do późnej już nocy bawilśmy się na balu w „Domu Polskim".

W ostatnią niedzielę, w przeddzień wyjazdu z Los Angeles byliśmy na Stadjonie, gdzie odbywały się konkursy hippiczne, uroczyste rozdanie nagród wioślarzom, pływakom i szermierzom oraz wspaniale wyreżyserowany ceremonjał zamknięcia Igrzysk Olimpijskich.

Za nasze wioślarskie wyczyny, trzy razy barwy polskie powiewały w tym dniu na masztach zwycięzców, trzy medale srebrne, siedem bronzowych i cztery punkty zdobyte dla polskiej punktacji, oto plon, z którym wracać mieliśmy do Polski.

Tego dnia bandera polska ukazała się jeszcze po raz czwarty, tym razem za zasługi naszej drużyny szermierczej.

Sylwetki naszych olimpijczyków.

Zacznę od czwórki W.T.W.

Dwóch serdecznych przyjaciół, sześć lat temu członków „Wisły", później filarów A.Z.S-u było kośćcem olimpijskich przygotowań Warszawy. Obaj przyjaciele to dzieci Warszawy.

Muskularnej budowy olbrzym o kształtach greckiego boga, zawsze dowcipny, zawsze gotów do kawałów, czasem może rubaszny, ale w każdym calu solidny sportowiec i mimo młodego wieku człowiek poważny to p. Janusz.

Bokser ciężkiej wagi p. Stanisław, zwany w sferach akademickich Bulwą to zupełnie odmienny charakter. Spokojny, poważnie myślący młody żonkoś na wiośle był trudny do prowadzenia. Wszelkie jednak swoje braki techniczne pokrywał ambicją, kolosalną siłą i dużą wytrzymałością. Bulwa miał najlepszy apetyt wśród naszych wioślarzy i z tego powodu przysparzał nam dużo kłopotu. Muszę jednak stwierdzić, iż dzięki bohaterskim swym wysiłkom już przed regatami powrócił do wagi warszawskiej.

Domek z „Olympic Village" w którym mieszkali Janusz i Bulwa powinien być sprzedany na licytacji za grube pieniądze, gdyż na ścianach ich pokoju było moc ciekawych rysunków i sentencyj. Dowcipnym był żart rysunkowy, który miał tytuł „nocne rodaków rozmowy", a dotyczył sąsiadów z drugiego pokoju. Nad półką, na której mieściły się owoce wyrysowana była straszna trupia czaszka, a pod nią napis „nie ruszać! trucizna!"

Kaczmarkiem zwany bydgoszczanin p. Jurek to wzór wszelkich cnót sportowych. Zawsze pogodny, zawsze uśmiechnięty. Uśmiechał się nawet wtedy, gdy dwukrotnie po bardzo ciężkich biegach eliminacyjnych, w pociągu jadąc z Poznania do Warszawy, całą noc się wkuwał, by o godz. 8-ej rano stawić się na egzamin do szkoły i zdać z wynikiem dobrym. Pan Jurek uśmiechał się i wtedy, gdy bardzo zmęczony trzytygodnową podróżą, zaraz po powrocie do Polski musiał się zameldować w Szkole Podchorążych Rezerwy w Zambrowie. Ale... prawda! Raz Jurek zaklął i to dosyć niełądnie, było to na eliminacjach poznańskich, gdy go posądzono o rozmyślne zerwanie paska w biegu dwójek.

Piękny młodzieniec o niebieskich oczach p. Edward, trochę marzyciel, trochę może poeta, z początku ze wszystkiego niezadowolony, później już się wypogodził. Dobry sportowiec, był bardzo cennym nabytkiem w naszym komplecie.

Zastępcą kierownika ekspedycji był sternik. Pan Jerzy zwany „Małym" był wśród wioślarzy najbardziej impulsywnym, czasami może zbyt nerwowym. Zdolny rysownik, dobry karykaturzysta był też autorem ładnej piosenki o Malcanie, którą czwórka śpiewała w Poznaniu.

„Mały" szybko odnalazł znajomych z Amsterdamu. Pearce, Myers z amerykańskiej dwójki podwójnej, sternik czwórki z Filadelfji to jego przyjaciele.

Mistrzów Europy, poznańską dwójkę, zwano u nas „Mikołajczakami". P. Henryk szybko się zżył z większością i do niej się dostosował. Sportowiec o dużej sile fizycznej i dużej ambicji. Bardziej skryty był p. Jan, który stale trzymał się trochę na uboczu. Miał on duże zdolności kupieckie i lubił robić różne zakupy. Takie same zresztą zdolności miał Bulwa. Oglądanie wystaw, chodzenie do różnych magazynów po to by naczęściej nic nie kupić albo jakiś drobiazg, to dla tych wioślarzy była wielka przyjemność. Ba! co by to było gdyby oni mieli pieniądze, kupiliby chyba pół Ameryki.

Być może iż niektóre moje opowieści nie przypadną do gustu wioślarzom. Niech mi nie biorą tego za złe. Lubiłem ich wszystkich, rozumieliśmy się i mam wrażenie że byłem przez nich lubiany.

Na tem miejscu pragnę podziękować p. konsulowi Hulanickiemu i p. kpt. Baranowi za wszelkie trudy jakie ponieśli dla dobra naszej sprawy.

Marzeniem mojem jest by wioślarze polscy mogli odwiedzić p. konsula w Londynie, jadąc na regaty do Henley. Ale to jeszcze nie prędko.

Powrót.

Nie będę się zachwycać cudami amerykańskiego parku narodowego „Grand Canyon". Nie będę się rozczulał nadzwyczajnemi przyjęciami jakie zgotowała nam Polonja w Kansas City, St. Louis, Chicago, Filandelfji i N. Yorku. Polscy olimpijczycy wracali z Los Angeles jak triumfatorzy.

To co zgotowano nam w Gdyni i na wszystkich stacjach w drodze do Warszawy i w samej stolicy, wszyscy mają w pamięci.

Powróciliśmy do swoich zwykłych zajęć i kłopotów. Wspominamy tylko, jakby piękny sen, chwile tak niedawno przez nas przeżywane. Ale spocząć na miejscu nie można.

Olimpijczyków z Los Angeles należy uważać za kadrę, z której przez cztery lata dużej pracy powinna wyrosnąć dobrze przygotowana pełna wioślarska reprezentacja Polski na XI-tą Olimpjadę do Berlina w 1936 r.

Eugenjusz Lenartowicz.

Wioślarskie Mistrzostwa Europy w Belgradzie

Kongres Międzynarodowego Związku Towarzystw Wioślarskich F. I. S. A.

W chwili, kiedy sprawozdanie to dojdzie do rąk czytelników „Sportu Wodnego", już rezultaty Regat o Mistrzostwo Europy będą dawno wiadome, pragnę je więc tylko uzupełnić pewnemi spostrzeżeniami i szczegółami, mającemi na celu oświetlenie tej największej w świecie demonstracji sportu wioślarskiego międzynarodowego. Jak stoi sport wioślarski w świecie? Czy rezultaty są dla nas korzystne? Czy w wielkiej rodzinie narodów świata Polska zajmuje należne miejsce? Czy w porównaniu z innemi krajami idziemy naprzód, czy się cofamy? Na wszystkie te pytania regaty międzynarodowe powinny dać odpowiedź, nie podlegającą żadnym wątpliwościom, ale tylko wtedy, jeżeli warunki, w jakich się regaty odbywają, są dla wszystkich jednakowe, i jeżeli organizacja regat i ich przeprowadzenie nie budzą żadnych zastrzeżeń. Otóż, niestety, te warunki nie były dotrzymane. Zgodnie z demonstrowanym w roku ubiegłym planem, tor miał być zupełnie prosty, woda stojącą i szerokość toru miała dopuścić możliwość startowania sześciu załóg naraz. W rzeczywistości tor okazał się krzywy, prąd na torze wahał się w sile od 0,20 do 0,75 m. na sekundę w różnych miejscach i poza tem kilka mielizn znacznie pogarszało równość torów. Startować mogło zaledwie pięć załóg. System wybierania arbitrów przez losowanie znowu dowiódł, że nie wszyscy posiadają odpowiednie kwalifikacje i bezstronność, co wywołało protesty ze strony startujących załóg. Pomimo to wszystko, regaty dowiodły, że sport wioślarski we wszystkich bez mała cywilizowanych krajach niezmiernie się rozwija i coraz bardziej zyskuje na sile i znaczeniu. Dowodzi tego już chyba sama ilość zgłoszeń. Dwanaście narodów zgłosiło czterdzieści dziewięć załóg i dwustu szesnastu zawodników. W tych załogach bardzo dużo było weteranów dawnych mistrzostw i prawie wszyscy przechodzili chrzest bojowy licznych regat międzynarodowych. Rezultaty, jakie osiągnęła reprezentacja Polski, mogły być lepsze i lepszych się spodziewaliśmy, jednak i to, co osiągnęliśmy, dowodzi, że załogi polskie nie są nic a nic gorsze od tych wyborowych załóg, jakie inne kraje wysłały, a nasi wioślarze potrafią walczyć i pokonywać zawodników, posiadających już liczne wawrzyny, osiągnięte na pierwszorzędnych zawodach. A przytem nie zapominajmy, że nasi najlepsi nie byli obecni, bronili barw polskich na Olimpjadzie i ich obecność ponad wszelką wątpliwość szanse i wartość polskiej reprezentacji byłaby podniosła. Nie mamy więc powodu do pesymizmu, ani pretensji do naszych wioślarzy, którzy ponownie dowiedli swych walorów i przekonali świat wioślarski, że sport u nas poważnie się rozwija, a kto chce się z nami zrównać, musi dobrze przedtem się napracować i posiąść nie byle jaki stopień doskonałości. Zmniejszenie ilości torów o jeden zmusiło delegację polską do zrezygnowania ze startu w najliczniej obsadzonym biegu czwórek ze sternikiem, gdyż nie można było zbytnio nadwerężać sił naszych zawodników, mających startować oprócz tego w biegu ósemek, start Verey'a w biegu jedynek przewidziany był z góry raczej jako próba jego wartości w eliminacji międzynarodowej, niż jako definitywny zamiar dojścia do finału, a to ze względu na ponowny start tego wioślarza w dwójkach podwójnych, w rezultacie więc ze zgłoszonych pięciu biegów wioślarze polscy startowali tylko w trzech i we wszystkich trzech, pomimo niezwykle silnej konkurencji, doszli do finałów, w których zajęli honorowe miejsca. W przedbiegu do biegu jedynek Verey wylosowany został do serji najsilniejszych przeciwników i przyszedł do mety w czołowej grupie, plasując się zaledwie o ułamek długości za mistrzami Europy. Rezultat ten delegaci polscy uważali za najzupełniej wystarczający i dlatego Verey został z dalszych rozgrywek wycofany. Dzisiaj wiemy już, że młody ten wioślarz stanowi siłę bardzo poważną i że rezultaty, zdobyte przez niego na regatach w Polsce, nie są wynikiem słabości przeciwników, ale jego rzeczywistej klasy europejskiej. Tej samej klasy europejskiej dowiodła mistrzowska dwójka włocławska. W przedbiegu zaledwie ułamki sekundy dzieliły ją od pierwszego miejsca, a w finale zajęła honorowe trzecie miejsce, ulegając swym przeciwnikom również o ułamki długości i powodując wywieszenie flagi polskiej na jednym z honorowych masztów.

Gdyby nie nieszczęśliwe losowanie torów, które spowodowało, że naszej dwójce dostał się najgorszy tor, po którym nikt nic wygrać nie mógł, to z wielkiem prawdopodobieństwem przypuszczać należy, że zaszczytny tytuł Mistrza Europy przypadłby w tym roku dzielnym włocławiakom.

Tak samo dzielnie spisała się dwójka podwójna krakowska. Obydwaj młodzi i niedoświadczeni wioślarze w próbie sił ze starymi i wytrawnymi zwycięzcami z dawnych regat europejskich potrafili uplasować się na honorowem trzeciem miejscu, nie dając się znacznie wyprzedzić świetnym załogom Węgier i Italji. Doskonały rezultat ósemki poznańskiej w przedbiegu zakwalifikował ją odrazu do finału, niestety, znów nieszczęśliwe losowanie zmusiło ją do wiosłowania w finale na niemożliwym krańcowym torze i pozbawiło możności zajęcia honorowego miejsca.

Z naszych przeciwników najsilniejsze załogi przysłali Węgrzy i Włosi. Węgrzy zgłosili tych samych zawodników do czwórek ze sternikiem i do czwórek bez sternika, skiffer startował również w dwójce podwójnej, a dwójka bez sternika miała startować i w ósemce. W rezultacie ograniczyli się tylko do startów w czwórce bez sternika, w dwójce podwójnej i w ósemce, zdobywając mistrzostwa w pierwszych dwóch biegach i doskonałe drugie miejsce w trzecim, t. j. w ósemkach. W biegu tym został złożony protest z powodu rzekomej kolizji ze zwycięską ósemką jugosłowiańską, niestety, arbiter nie umiał dać pozytywnej odpowiedzi, czy kolizja była, czy nie, i na czyim torze. Włosi obsadzili wszystkie biegi oprócz ósemek i we wszystkich doszli do finału, zdobywając w dwóch biegach mistrzostwo i we wszystkich innych doskonałe drugie miejsca zaledwie o ułamki długości za mistrzami. Ogromne postępy zrobili wioślarze czeskosłowaccy, zajmujący dotychczas zwykle ostatnie miejsca w zawodach międzynarodowych, doszli we wszystkich zgłoszonych biegach do finałów i zajęli w każdym trzecie miejsce; zawdzięczali to może bardzo szczęśliwemu losowaniu torów, które zawsze dawało im miejsca w uprzywilejowanych torach środkowych.

Niebywały zato pech prześladował doskonałe załogi Francji, które albo musiały się wycofywać wobec licznych eliminacyj, będąc zgłoszonymi do kilku biegów, albo losowały beznadziejne krańcowe tory tak, jak i Polska. Świetna ósemka francuska, zeszłoroczny mistrz Europy, idąc w finale tuż za Jugosławją i prawie już ją wyprzedzając,

na trzysta metrów od mety wpadła na bakan, ograniczający tory, i zupełnie roztrzaskała łódź. To też rozgoryczenie Francuzów było olbrzymie i złorzeczeniom na niesprawiedliwy tor nie było końca.

Gorzej, niż zwykle, powiodło się Szwajcarom — na sześć zgłoszonych załóg tylko dwójka bez sternika doszła do finału i zdobyła mistrzostwo, wszystkie inne poodpadały w przedbiegach; nie stanowi to jeszcze o spadku klasy wioślarzy szwajcarskich, która po dawnemu stoi bardzo wysoko, ale raczej polepszeniu klasy innych startujących narodów, a może i niesprawiedliwościom toru; dowodem tego może być fakt, że ósemka szwajcarska, która w tym roku dwa razy zwyciężyła najlepszą załogę niemiecką, w mistrzostwach Europy nie doszła nawet do finału. Czwórka bez sternika — zeszłoroczny Mistrz Europy — nie odegrała żadnej roli.

To samo można powiedzieć i o Holandji, która z pięciu zgłoszonych załóg zaledwie w dwóch biegach doszła do finału. Załogi holenderskie w tym roku probowały wiosłować metodą włoską, sądzimy, że opłakany rezultat tej próby skłoni ich z powrotem do podjęcia dawnej dobrej metody wiosłowania.

Belgja obsadziła, jak zwykle, wszystkie biegi i, jak zwykle, wyszła z regat z mizernym rezultatem; jak widać, w Belgji sport wioślarski nie może zdobyć dawnego świetnego stanowiska.

Hiszpanja i Rumunja daleko odbiegały klasą swych zawodników nawet od przeciętnej klasy współzawodników i żadnej roli w regatach nie odegrały. Osobna wzmianka należy się gospodarzom regat, t. j. Jugosławji. Wioślarze tego kraju obsadzili wszystkie eliminacje i dowiedli, że sport wioślarski w Jugosławji stanął bardzo wysoko i że w przyszłości należy się poważnie liczyć z siłą i formą ich załóg. Ósemka wygrała w doskonałej formie mistrzostwo Europy, groźnym zawodnikiem okazała się czwórka bez sternika, a inne załogi odegrały niepoślednią rolę. Olbrzymią przewagę Jugosławji daje nieporównany wprost wybór materjału, jakim rozporządza. Wioślarze jugosłowiańscy tak znacznie górowali wzrostem i siłą, że gdyby tylko potrafili dorównać reszcie Europy szkołą i rutyną, to trudnoby było mówić o zwycięstwie z nimi. Warunki wodne i klimatyczne w Jugosławji niezmiernie sprzyjają rozwojowi sportu wioślarskiego, a dzielność i energja tego młodego narodu, przy tym impulsie, jaki im dały regaty ostatnie, sprawią, że w rodzinie wioślarskiej przybędzie nowy i groźny współzawodnik, z którym bardzo poważnie liczyć się będzie potrzeba.

Organizacja regat była bardzo dobra, i gdyby nie wadliwości toru, nicby im zarzucić nie można było. Komitet organizacyjny nie żałował pracy i kosztów, aby ta impreza wypadła jaknajlepiej. Zbudowano świetną na pół krytą trybunę, doskonałe hangary na łodzie i szatnie dla zawodników, postarano się o zaprowadzenie wszystkich tych udogodnień, jakie praktyka organizacji regat dotychczas wynalazła, słowem, nie zaniedbano niczego, aby zapewnić powodzenie regatom i wygody wioślarzom. Nagrodą też organizatorów była olbrzymia frekwencja publiczności, sięgająca dziesiątków tysięcy ludzi i obecność Króla Jugosławji, który raczył przybyć na regaty i łaskawie pozostał do końca, interesując się szczegółami zawodów.

Obecność władcy kraju sprawiła też, że cały korpus dyplomatyczny stawił się „in corpore", były też obecne niemal wszystkie władze państwowe, dodając regatom specjalnej świetności i powagi.

Rezultaty regat były następujące:

Piątek, 2 września.

PRZEDBIEG 1. **Czwórki.**
1) **Italja.** Societa Nautica Pullino di Isola d'Istria— 6 min. 31,4.
2) **Jugosławja.** J. P. S. K. „Gusar" Split. — 6 minut 42,0.
3) **Belgja.** Royal Sport Nautique de Gand. — c. n.
4) **Rumunja.** Clubul „Regata" am Arad. — c. n.

PRZEDBIEG 2. **Czwórki.**
1) **Czechosłowacja.** Klub Veslaru Melnickych, Melnik — c. n.
2) **Francja.** Aviron Villeneuvois — c. n.
3) **Holandja.** Studenter Roeiclub „Triton" Utrecht— c. n.
4) **Hiszpanja.** Club Maritimo de Barcelona — c. n.

PRZEDBIEG 3. **Czwórki.**
1) **Danja.** Soroe Roklub — 6 min. 50,8.
2) **Węgry.** Pannonia Evezös Klub, Budapest — 7 min. 06,8.
3) **Szwajcarja.** Societe Nautique „Etoile" Bienne— 7 min. 12,8.

PRZEDBIEG 4. **Jedynki.**
1) **Francja.** Societe Nautique de Lagny—7 m. 20,8.
2) **Węgry.**..Hungaria Evezös Egylet, Budapest — 7 min. 22,6.
3) **Italja.** Societa Cannottieri Lario di Como — 7 min. 23,4.
4) **Polska.** Akademicki Związek Sportowy, Kraków — 7 min. 23,6.
5) **Szwajcarja.** Grasshoper Ruderklub, Zurich—c. n.

PRZEDBIEG 5. **Jedynki.**
1) **Czechosłowacja.** Veslarsky Klub „Ohre" Louny — 7 min. 26,8.
2) **Belgja.** Royal Sport Nautique de Bruges — 7 min. 38,8.
3) **Jugosławja.** Veslarsky Klub „Smederewo" — 7 min. 43,2.
4) **Rumunja.** Societate de Carme „Inainte" Timisora — 7 min. 54,4.

PRZEDBIEG 6. **Dwójki.**
1) **Holandja.** Studenter Roeiklub „Triton" Utrecht— 7 min. 54,2.
2) **Italja.** Circolo Cannottieri di Lauria, Palermo — 7 min. 55,2.
3) **Polska.** Towarzystwo Wioślarskie w Włocławku— 7 min. 56,2.
4) **Francja.** Societe de Regattes Remoises, Reims — wycofał się.

PRZEDBIEG 7. **Dwójki.**
1) **Szwajcarja.** Seeklub Zurich — 7 min. 43,8.
2) **Belgja.** Royal Sport Nautique de Bruges — 7 min. 48,0.
3) **Jugosławja.** J. P. S. K. „Gusar" Split — c. n.

PRZEDBIEG 8. **Czwórki bez sternika.**
1) **Holandja.** Studenter Roeiklub „Laga" Delft — 6 min. 44,0.
2) **Szwajcarja.** Societe Nautique „Etoile" Bienne— 6 min. 44,6.
3) **Italja.** Societa Cannottieri Intra di Intra — 6 min. 44,8.

PRZEDBIEG 9. **Czwórki bez sternika.**
1) **Jugosławja.** Veslacki Klub „Krka" Sibenik — 6 min. 46,6.
2) **Węgry.** Pannonia Evezös Egylet, Budapest — 7 min. 03,6.

3) **Belgja.** Royal Sport Nautique de Gand — 7 min. 10,0.

PRZEDBIEG 10. **Ósemki.**

1) **Czechosłowacja.** Cesky Atleticky Klub Roudnice — 6 min. 13,4.
2) **Polska.** Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań — 6 min. 17,0.
3) **Holandja.** Studenter Roeiklub „Laga" Delft — 6 min. 17,2.
4) **Belgja.** Union Nautique de Liege — c. n.

PRZEDBIEG 11. **Ósemki.**

1) **Węgry.** Hungaria Evezös Egylet, Budapest — 6 min. 13,2.
2) **Francja.** Societe d'Encouragement du Sport Nautique de Paris. Societe Nautique de la Marne. Club Nautique de Paris — 6 min. 16,4.
3) **Jugosławja.** J. P. S. K. „Gusar" Split—6 m. 19,4.
4) **Szwajcarja.** Ruderklub „Reuss" Luzern — 6 min. 22,4.

Z powodu złego funkcjonowania telefonu jak również wadliwej obsługi chronometrów czasy brane w tym dniu nie są miarodajne i budzą znaczne zastrzeżenia.

Sobota, 3 września.

PÓŁFINAŁ 1. **Czwórki.**

1) Jugosławja — 6 min. 55,8.
2) Belgja — 7 min. 14,6.
3) Rumunja — 7 min. 27,2.
4) Hiszpanja — 7 min. 51,4.

PÓŁFINAŁ 2. **Czwórki.**

1) Francja — 7 min. 01,0.
2) Szwajcarja — 7 min. 06,0.
3) Holandja — 7 min. 10,4.

PÓŁFINAŁ 3. **Jedynki.**

1) Italja — 7 min. 24,8.
2) Szwajcarja — 7 min. 30,4.
3) Rumunja — 7 min. 40,9.
4) Jugosławja — 7 min. 48,6.

PÓŁFINAŁ 4. **Dwójki.**

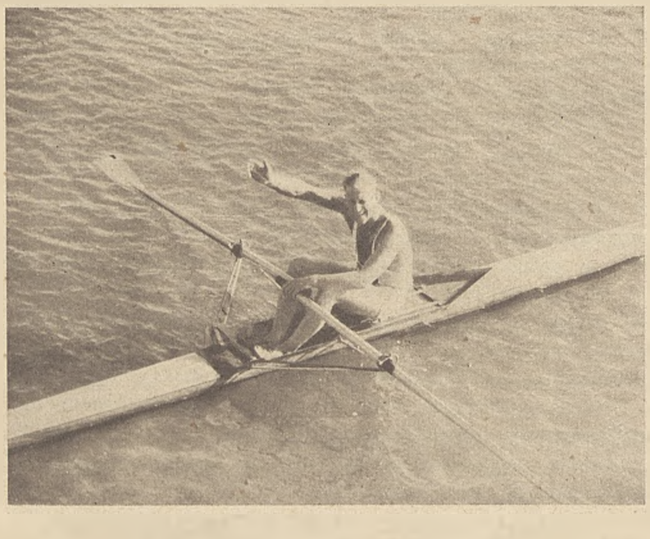
1) Polska — c. n.
2) Jugosławja — o 2 długości.

PÓŁFINAŁ 5. **Czwórki bez sternika.**

1) Italja — 6 min. 46,6.
2) Francja — 6 min. 56,6.

PÓŁFINAŁ 6. **Ósemki.**

1) Jugosławja — 6 min. 07,8.



Mistrz IX i X Olimpjady, H. Pearce.

2) Szwajcarja — 6 min. 09,2.
3) Holandja — 6 min. 22,8.
4) Belgja — 6 min. 37,0.

Niedziela, 4-go września.

FINAŁ 1. **Czwórki.**

1) **Italja.** Societa Nautica Pullino Isola d'Istria — 6 min. 35,2.
   Perentin V., Chicco F., Vittori N., Delise G., Petronio R. (st.).
2) **Danja.** Soroe Roklub — 6 min. 40,4.
3) **Czechosłowacja.** Klub Veslaru Melnickych, Melnik — 6 min. 47,8.
4) **Francja.** Aviron Villeneuvois — 6 min. 50,0.
5) **Jugosławja.** J. P. S. K. „Gusar" Split — c. n.

FINAŁ 2. **Dwójki bez sternika.**

1) **Szwajcarja.** See-klub Zurich — 7 min. 14,0.
   Dr. Pfeiffer M., Appenzeller H.
2) **Italja.** Societa Cannottieri Pallanza — 7 m. 16,4.
3) **Belgja.** Societe Royale Nautique Anversoise — 7 min. 26,4.
4) **Jugosławja.** Veslacki Klub, Beograd. — c. n.

FINAŁ 3. **Jedynki.**

1) **Italja.** Societa Cannottieri, Lario di Como — 7 min. 18,2.
   Mariani E.
2) **Francja.** Societe Nautique de Lagny—7min. 20,4.
3) **Czechosłowacja.** Veslarsky Klub „Ohre" Louny— 7 min. 20,6.
4) **Belgja.** Royal Sport Nautique de Bruges — 7 min. 21,6.
5) **Węgry.** Hungaria Evezös Egylet, Budapest — wycofał się z biegu.

FINAŁ 4. **Dwójki.**

1) **Holandja.** Studenter Roeiklub „Triton" Utrecht— 7 min. 42,4.
   Schmoutzinger W. S., Storm van Gravensande W. A. P. F. L. van Woelderen C. L. (st.).
2) **Italja.** Circolo Cannottieri di Lauria, Palermo— 7 min. 46,8.
3) **Polska.** Towarzystwo Wioślarskie w Włocławku — 7 min. 48,6.
4) **Szwajcarja.** Seeklub Zurich — c. n.
5) **Belgja.** Royal Sport Nautique de Bruges — c. n.

FINAŁ 5. **Czwórki bez sternika.**

1) **Węgry.** Pannonia Evezös Egylet, Budapest — Dr. Török Z., Szabo L., Gyurkoczy C., Bartök L. 6 m. 39,8.
2) **Italja.** Societa Cannottieri Intra di Intra — 6 min. 43,2.
3) **Jugosławja.** J. P. S. K. „Gusar" Split—6 m. 45,8.
4) **Holandja.** Studenter Roeiklub „Laga"' Delft. — 6 min. 49,2.
5) **Szwajcarja.** Societe Nautique „Etoile" Bienne — c. n.

FINAŁ 6. **Dwójki podwójne.**

1) **Węgry.** Hungaria Evezös Egylet, Budapest — 6 min. 47,0.
   Dr. Kauser I., Boday P.
2) **Italja.** Societa Gimnastica Triestina di Trieste— 6 min. 49,0.
3) **Polska.** Akademicki Związek Sportowy, Kraków — 6 min. 50.0.
4) **Belgja.** Royal Sport Nautique de Bruges — 7 min. 14,4.
5) **Jugosławja.** Veslacki Klub „Gusar" Zagreb—c.n.

FINAŁ 7. **Ósemki.**

1) **Jugosławja.** J. P. S. K. „Gusar" Split—6 m. 11,4. Rafaeli V., Fabris I., Mrduljas E., Mrduljas J., Kukoć P., Tironi J., Marasowić L., Marasović B., Sabjonćelo T. (st.).
2) **Węgry.** Hungarja Evezös Egylet, Budapest — 6 min. 15,8.
3) **Czechosłowacja.** C. A. C. Roudnice, Roudnice — 6 min. 17,8.
4) Polska. Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań — 6 min. 27,6.
5) **Francja** — wpadła na bakan.

Sprawozdanie niniejsze nie byłoby kompletne, gdyby w nim przemilczeć tą rolę, jaką odegrało poselstwo Rzeczypospolitej Polskiej. Od samego dnia przybycia naszych załóg do Belgradu do odjazdu panowie z poselstwa otoczyli zawodników jaknajstaranniejszą opieką, dbając o zaspokojenie bodaj najdrobniejszych potrzeb. Czy to chodziło o samochody w celu odwożenia zawodników na dość daleko odległy tor, czy to o wskazówki i ułatwienia, czy też wreszcie o stworzenie miłej, domowej atmosfery, wszędzie panowie z poselstwa w niezmiernie miły sposób starali się uprzyjemnić i ułatwić pobyt naszej ekspedycji, przyjmując żywy udział w treningach, regatach i uroczystościach. Nazwiska Pp. Posła Szwarcburg-Gunthera, Chargé d'Affaires p. Henryka Malhomme, p. Glinki i innych zapiszą się na zawsze w pamięci uczestników regat w Belgradzie, jako pamiątka rzadko spotykanej pomocy i opieki naszych placówek dyplomatycznych.

Jak zwykle, jednocześnie z Regatami o Mistrzostwo Europy odbył się doroczny Kongres Międzynarodowego Związku Towarzystw Wioślarskich, Federation Internationale de Societes D'Aviron (F. I. S. A.). Zgodnie z programem, uczestnicy spotkali się w przeddzień kongresu w Hotelu „Srpski Kralj", gdzie znaleźliśmy prawie wszystkich dawnych i dobrych znajomych, stałych bywalców i uczestników regat i kongresów międzynarodowych. Następnego dnia, t. j. 1 września, zebraliśmy się w Ratnićkim Domu (Klub Oficerów Rezerwy) na Kongres. Zebranie otworzył Prezes Związku p. Fioroni (Szwajcarja), witając zebranych i oddając hołd pamięci zmarłego ś. p. Dryepondta, prezesa Związku Belgijskiego, wioślarza, duchem i ciałem oddanego wioślarskiemu sportowi, i wielkiego przyjaciela Polaków. Potem podniósł znaczenie zwycięstw olimpijskich, odniesionych przez reprezentantów Związku na Olimpjadzie, a mianowicie Stanów Zjednoczonych, Italji i Polski i złożył tym trzem krajom serdeczne podziękowanie za ich sukcesy i podniesienie znaczenia Związku na terenie międzynarodowym. Również podziękował Pp. Mühleggowi i Widimskiemu, jako delegatom Związku i organizatorom regat olimpijskich. Po tem przemówieniu, przystąpiono do zwykłego porządku dziennego. Sprawdzono pełnomocnictwa i ustalono listę obecności, wybrano dwóch skrutatorów Pp. Lotha i Duchateau, zatwierdzono protokół poprzedniego kongresu i przyjęto do wiadomości sprawozdanie Zarządu, zatwierdzono rachunki za rok ubiegły i budżet na rok następny, ze względu na pomyślny stan kasy zmniejszono składkę roczną z 300 fr. na 250 fr. i przyjęto w poczet nowych członków Związku Urugwaj i Japonję. Po wylosowaniu startów, do regat wybrano arbitrów, w osobach Pp. Lotha (Polska), Mieremeta (Holandja), Widimskiego (Czechosłowacja), Waltera (Szwajcerja), starterów w osobach Pp. Bojańczyka (Polska) i Spreux (Belgja) i sędziów na mecie w osobach Pp. Spornego (Polska), Mares (Holandja) i Baglioni (Italja). Pewną dyskusję wywołały dwa wnioski Holandji, zmierzające do zmiany regulaminu; pierwszy dotyczy wyeliminowania torów na rzekach, jeziorach i t. p., drugi, zmieniający system wybierania arbitrów. Obydwa te wnioski za zgodą Holandji odłożono do roku następnego. Długą i chwilami nieprzyjemną dyskusję wywołał punkt, traktujący o wyborze miejsca na Mistrzostwa w r. 1933. Na zasadzie kolejności, obowiązek urządzenia regat w tym roku przypadał Węgrom, ci jednak, usprawiedliwiając się olbrzymiemi trudnościami finansowemi, wynikającemi z kryzysu gospodarczego, oświadczyli, że nie są w stanie tych regat urządzić. Ponieważ narazie nie znalazł się nikt, ktoby wzamian za Węgry podjął się urządzenia tych regat, sprawę tą przekazano Prezydjum do załatwienia. Wybory do nowego Zarządu dały wynik następujący: na prezesa Związku wybrany został ponownie p. Fioroni (Szwajcarja), na viceprezesa P. hr. de Sambuy (Italja), na sekretarza i skarbnika P. Mühlegg (Szwajcarja).

Po kongresie, przyjmował uczestników herbatką P. Minister Oświecenia Publicznego p. Kraljewić, a wieczorem w apartamentach hotelu „Srpski Kralj" odbył się uroczysty bankiet z udziałem władz państwowych, samorządowych i innych wybitnych osobistości. Po regatach, w prześlicznej sali Kasyna Wojskowego (Oficerski Dom) odbyło się uroczyste wręczenie nagród, które zakończyło cały cykl uroczystości.

Jerzy Bojańczyk.



Ogólny widok na finałowy bieg kajaków o Mistrzostwo Warszawy. (Do art. na str. 244).

Jubileusz Oddziału Wioślarskiego Sokoła Krakowskiego

40-a rocznica założenia i Regaty d. 18 września 1932

W d. 26 czerwca roku 1884 grono działaczy małopolskich założyło Krakowskie Towarzystwo Wioślarskie, jako dalszy ciąg i udoskonalenie istniejącego już dawniej Obywatelskiego Komitetu Wiankowego. Była to druga na ziemiach polskich po Warszawskiem Towarzystwie Wioślarskiem organizacja sportu wioślarskiego. Po sześciu latach istnienia, pomimo wysiłków organizatorów i posiadania dość na one czasy licznego i dobrego taboru sportowego, nie udało się utrzymać nowopowstałej instytucji, jako samodzielnej jednostki, i za inicjatywą i staraniem jednego z założycieli Krakowskiego Towarzystwa Wioślarskiego p. Józefa Rudnickiego, Krakowskie Towarzystwo Wioślarskie zostało połączone z Towarzystwem Gimnastycznem „Sokół" w Krakowie, jako oddział wioślarski.

Stało się to w r. 1892 i od tego czasu instytucja ta, wzmocniona nowym dopływem młodzieży i środków materjalnych, zaczęła się rozwijać pomyślnie i wkrótce zajęła przodujące stanowisko w młodym na one czasy sporcie wioślarskim w Polsce. Stało się to głównie dzięki energji kierownika Oddziału p. Rudnickiego i zapałowi młodych „Sokołów" z braćmi Sielskimi na czele. Do ówczesnej nieco, patrjarchalnej atmosfery, panującej w kilku klubach wioślarskich, istniejących w Polsce, garstka ta wniosła świeży powiew młodego zapału i umiłowania sportu wioślarskiego, wyłącznie jako sportu, a nie jako dodatku do społecznych i towarzyskich celów, ożywiających ówczesne kluby wioślarskie w Polsce.

Świetne zwycięstwa Sokołów krakowskich na torze warszawskim w latach 1900 — 1904 pobudziły młodzież z klubów w Królestwie do bardziej intensywnej pracy nad treningami i do naśladowania krakowiaków w technice i stylu wiosłowania. Naprawdę też im przypada zasługa pobudzenia sportu wioślarskiego do naśladowania wzorów zagranicznych i pchnięcia go na nowe tory. Zaraz też potem w Warszawie, a następnie w Kaliszu, Płocku i Włocławku ożywił się sport i dzielnym krakowiakom przybyła spora garść współzawodników.

Ufundowany w r. 1912 wspaniały puhar „Sokoła" stał się przedmiotem gorących rozgrywek między elitą wioślarzy polskich na torze krakowskim, i w końcu przeniesiony na teren Regat Wszechpolskich w Brdyujściu, dostał się w ostatecznej rozgrywce Akademickiemu Związkowi Sportowemu w Warszawie. Nic więc dziwnego, że 40-a rocznica założenia tej tak niezmiernie pożytecznej placówki wioślarskiej ściągnęła do Krakowa liczny zastęp dawnych przyjaciół tego klubu i znalazła gorący odzew w całem wioślarstwie polskiem, które wysłało do Krakowa na obchód najlepszych swych zawodników i zasypało Zarząd Oddziału setkami depesz i listów gratulacyjnych.

Uroczystości rozpoczęło nabożeństwo w Katedrze na Wawelu u stóp sarkofagu św. Stanisława, poczem po wspólnej fotografji na dziedzińcu zamkowym uformował się pochód, złożony z orkiestry „Sokoła" na czele, licznego pocztu sztandarów, delegacji, Sokołów i Sokolic i w końcu członków i członkiń Oddziału Wioślarskiego. Pochód ten udał się przez ulice miasta do Sokolni, gdzie odbyto uroczystą Akademję przy asyście przedstawicieli władz rządowych, wojskowych, samorządowych i instytucyj społecznych. Akademję zagaił Prezes Oddziału P. hr. Ksawery Pusłowski, poczem liczny zastęp mówców składał życzenia jubilatce. Po skończonej Akademji i pauzie obiadowej, odbyły się na Wiśle przy przystani Oddziału Wielkie Regaty Jubileuszowe, których przebieg podajemy poniżej. Po regatach, w Sali Sokoła wręczono zwycięzcom liczne piękne nagrody i udano się na koleżeńską wieczornicę, którą zakończono uroczystość. Cały przebieg obchodu posiadał ten specyficznie miły i serdeczny a niewymuszony nastrój, jaki specjalnie krakowiacy potrafią nadać swym uroczystościom, dzięki wrodzonej uprzejmości i znanej staropolskiej gościnności i doskonałej organizacji, stworzonej przez Komitet Organizacyjny.

Regaty Jubileuszowe, odbyte w czasie obchodu, udały się znakomicie tak pod względem organizacji, jak również i pod względem ilości i jakości startujących załóg i gładkiego przebiegu samych regat. Małe opóźnienie pierwszego biegu zostało bardzo prędko wyrównane i dalsze biegi odbyły się już punktualnie i bez zarzutu, składając dowód sprężystej organizacji, jakiej lwią część mamy do zawdzięczenia Naczelnikowi Przystani Oddziału, p. Włodzimierzowi Długoszewskiemu, znanemu Mistrzowi Polski z Regat Związkowych i literatowi sportowemu.

Tor krakowski, jako „wiślany", posiada oczywiście liczne wady, spotęgowane jeszcze niskim stanem wody podczas regat, i w rezultacie utrudnia organizację. To też Komisja Sportowa postanowiła skrócić go do 1.200 metrów, aby możliwie wyrównać szanse zawodników i uniezależnić ich od nieuniknionej na torach wiślanych loteryjki. W tych warunkach zwycięstwa przypadały w udziale zawodnikom nie tyle wytrzymałym, ile szybkim. Nie dotyczy to wszystkich startujących załóg, ale kilka z nich, które bieg przegrały, byłyby zapewne wyszły z innym rezultatem, gdyby długość toru była normalna. Wązkość toru, dopuszczająca jednoczesny start tylko dwóch załóg, wywołała konieczność urządzania przedbiegów w przeddzień regat, z powodu dość licznego obsadzenia biegów. Najliczniej oczywiście wystąpili gospodarze i organizatorzy regat, t. j. Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego; oprócz biegu ósemek młodszych i jedynek senjorów, obstawili cały program. Przy dość szczupłym posiadanym materjale wioślarskim wywołało to konieczność ponownych startów i wobec silnych załóg zamiejscowych nie mogło dać pozytywnych rezultatów, to też zaledwie jeden bieg na jedynkach Pań został przez gospodarzy wygrany, i piękna nagroda Prezydenta m. Krakowa, p. Beliny-Prażmowskiego, pozostała w Krakowie, wszystkie pozostałe zabrali goście.

Drugie miejscowe zrzeszenie wioślarskie, t. j. Akademicki Związek Sportowy, obstawił ośm biegów, wygrywając trzy z nich. Vercy-Włodek zwyciężył dość łatwo swego ambitnego przeciwnika z warszawskiej „Wisły", drugi skiffer p. Dr. Merunowicz zwyciężył swego sąsiada z O. W. S. K., trzeci bieg po pięknej i emocjonującej walce wygrały akademiczki nad sokolicami. Nad wyraz miłą niespodziankę sprawiło Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie, obsadzając pięć biegów i wygrywając trzy z nich, a mianowicie dwa na ósemkach i jeden na czwórkach. Ta regeneracja po długim zastoju i sukces, osiągnięty odrazu po przebudzeniu się dawnej energji, zachęcą zapewne naszego senjora w wioślarstwie do dalszej pracy i chwilowa śpiączka będzie chyba ostatnią w historji W. T. W. W załogach W. T. W. wiosłowali dawni członkowie Wojskowego Klubu w Warszawie, którzy pod ręką trenera p. Haspla znacznie poprawili swą klasę i, uzupełnieni nowym materjałem, stanowią doskonałe załogi, mo-

gące w przyszłym roku odegrać poważną rolę. Z innych klubów stołecznych, jak oczekiwać należało, stawiły się i „Wisła" i „Syrena". Obydwa wyszły wprawdzie z pustemi rękoma, ale z poczuciem spełnionego obowiązku, gdyż stanowisko, jakie obydwa te kluby zajmują w rodzinie wioślarskiej, nie pozwalało na nieobecność na jubileuszu tak starego i sławnego klubu, jak O. W. S. K.

Klub Wioślarski z r. 1904 i Towarzystwo Wioślarskie we Włocławku po drodze z Belgradu zatrzymały swe mistrzowskie załogi w Krakowie i, jak się spodziewać należało, wszystkie zadeklarowane biegi wygrały. Dodatkowo startował skiffer z Włocławka, p. Teodorowicz, i przez swą wygraną wziął rewanż za porażkę w Brdyujściu. Silną fizycznie czwórkę przysłał klub policyjny z Wilna, manifestując tą drogą uczucia kresów dla Małopolski; czwórka ta wygrała obydwa zgłoszone biegi, budząc olbrzymi entuzjazm zarówno dla swej sprawności fizycznej, jak i dla kurtuazji sportowej, zamanifestowanej przez obecność na regatach krakowskich.

Oprócz powyższych, pokazały się jeszcze na wodzie dwa młodziutkie zrzeszenia wioślarskie w Krakowie, a mianowicie Wojskowy Klub Wioślarski i Policyjny Klub Sportowy. Wyszły oba wprawdzie bez sukcesu, ale te pierwsze początki zachęcą do dalszej pracy i zapewnią powodzenie.

Rezultaty biegów były następujące:

BIEG I. **Ósemki młodszych:**

1) Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie — czas 3 min. 23,0 sek.
   Osada: Baryga J., Kiełczewski J., Zglenicki T., Woźniak S., Augustyniak R., Bodalski R., Patecki J., Ostrowski C., Essner M. (st.).
2) Akademicki Związek Sportowy, Kraków — czas 3 min. 27,2 sek.
3) Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa — odpadł w przedbiegach.
4) Klub Wioślarski „Syrena", Warszawa — odpadł w przedbiegach.

BIEG II. **Czwórki** (bieg o nagrodę jubileuszową):

1) Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań — czas 3 min. 30,8 sek.
   Osada: Jurkowski J., Leporowski W., Tuliszka W., Tuliszka M., Bącler M. (st.).
2) Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego — czas 3 min. 43,2 sek.
3) Klub Wioślarski „Syrena", Warszawa — nie start.

BIEG III. **Jedynki** (bieg o nagrodę jubileuszową):

1) Akademicki Związek Sportowy, Kraków — czas 3 min. 38,8 sek.
   Verey - Włodek R.
2) Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa — czas 3 min. 51,2 sek.
3) Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa — niestart.

BIEG IV. **Czwórki półwyścigowe pań:**

1) Akademicki Związek Sportowy, Kraków — czas 4 min. 27,4 sek.
   Osada: Dymkówna J., Dzikowska T., Dobrowolska J., Lorencówna I., Popielówna I. Dr. (st.).
2) Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego — czas 4 min. 30,0 sek.
3) Wojskowy Klub Wioślarski, Kraków — odpadł w przedbiegach.
4) Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego — odpadł w przedbiegach.

BIEG V. **Jedynki młodszych:**

1) Akademicki Związek Sportowy, Kraków — czas 4 min. 00,8 sek.
   Dr. Merunowicz J.
2) Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego — czas min. 07,4 sek.
3) Towarzystwo Wioślarskie w Włocławku — niest.

BIEG VI. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy:**

1) Policyjny Klub Sportowy, Wilno — czas 3 min. 47,8 sek.
   Osada: Wasiak H., Krupowicz H., Tattol E., Herman A., Ziemiec L. (st.).
2) Akademicki Związek Sportowy, Kraków — czas 3 min. 55,4 sek.
3) Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie — odpadło w przedbiegach.
4) Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego—odpadł w przedbiegach.



Start maratonu pływackiego Wilanów — Warszawa.

BIEG VII. **Czwórki:**

1) Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań — czas 3 min. 29,8 sek.
Osada: Jurkowski J., Leporowski W., Tuliszka W., Tuliszka M., Bącler M. (st.).
2) Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie — czas 3 min. 36,8 sek.
3) Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego — odpadł w przedbiegu.
4) Klub Wioślarski „Syrena", Warszawa — niestart.

BIEG VIII. **Jedynki pań:**

1) Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego — czas 4 min. 32,4 sek.
Dubrawska A.
2) Akademicki Związek Sportowy, Kraków — czas 4 min. 43,8 sek.

BIEG IX. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy:**

1) Policyjny Klub Sportowy, Wilno — czas 3 min. 50,8 sek.
Osada: Wasiak H., Krupowicz H., Tattol E., Herman A., Ziemiec L. (st.).
2) Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego — czas 4 min. 05,8 sek.
3) Akademicki Związek Sportowy, Kraków — odpadł w przedbiegach.
4) Policyjny Klub Sportowy, Kraków — odpadł w przedbiegach.

BIEG X **Jedynki nowicjuszy:**

1) Towarzystwo Wioślarskie w Włocławku — czas 3 min. 56,8 sek.
Teodorowicz J.
2) Akademicki Związek Sportowy, Kraków — czas 3 min. 57,4 sek.
3) Klub Wioślarski „Syrena", Warszawa — odpadł w przedbiegach.
4) Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego — niest.

BIEG XI. **Czwórki młodszych:**

1) Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie — czas 3 min. 39,0 sek.
Osada: Baryga J., Kiełczewski J., Zglenicki T., Woźniak S., Essner M. (st.).
2) Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego — czas 3 min. 40,8 sek.
3) Wojskowy Klub Wioślarski, Kraków — odpadł w przedbiegu.

BIEG XII. **Dwójki.**

1) Towarzystwo Wioślarskie w Włocławku — czas 4 min. 00,0 sek.
Osada: Grabowski H., Szelągowski W., Koperski W. (st.).
2) Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego — czas 4 min. 23,4 sek.
3) Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań — niestart.

BIEG XIII. **Ósemki:**

1) Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie — czas 3 min. 22,0 sek.
Osada: Baryga J., Kiełczewski J., Zglenicki T., Woźniak S., Augustyniak R., Bodalski R., Patecki J., Ostrowski C., Essner M. (st.).
2) Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa — czas 3 min. 23,4 sek.
3) Klub Wioślarski „Syrena", Warszawa — odpadł w przedbiegu.
4) Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego — niest.
5) Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań — niest.

Jerzy Bojańczyk.



Międzyklubowe regaty kobiece w Warszawie. Zwycięska osada „Syreny" pobiła W. K. W. w czasie 5:37.4.

Międzyklubowe regaty kobiece w Warszawie

dn. 18 września 1932 r.

Na Wiśle pod Warszawą odbyły się doroczne międzyklubowe regaty kobiece. Dość obfity program biegów zgromadził jednak na starcie minimalną liczbę osad. Z wyjątkiem jednej osady z Włocławka i jednej z Warsz. klubu „Syrena" startowały wyłącznie osady Warsz. Klubu Wioślarek, niejednokrotnie walkowerem (bez konkurencji) zdobywając pierwsze miejsca.

Wyniki szczegółowe przedstawiają się następująco:

Czwórki półwyścigowe: 1) Warsz. Klub Wioślarek pod sterem J. Grabickiej, 2) Tow. Wioślarskie Włocławek pod sterem J. Sieradzkiej. Czas osady zwycięskiej — 5:35 sek.

Półwyściwoge dwójki podwójne nowicjuszek: (bieg wewnętrzny W. K. W.) 1) Warsz. Klub Wioślarek pod sterem Ganiewskiej — 6:06,8 sek., 2) Warsz. Klub Wioślarek pod st. Wyszyńskiej.

Czwórki półwyścigowe nowicjuszek: 1) „Syrena" pod sterem p. X. — 5:37,4 sek., 2) Warsz. Kub Wioślarek pod sterem Szpachówny.

Jedynki: bieg wewnętrzny Warsz. Klubu Wioślarek: 1) Pomorska — 5:30,6 sek., 2) Chabałewska.

Czwórki półwyścigowe — bieg wewnętrzny W. K. W. Zwyciężyła osada pod sterem Krupiewskiej w czasie 5:45 sek.

Czwórki o mistrzostwo Warszawy. Tytuł zdobywa walkowerem osada W. K. W. pod sterem Śniadeckiej w czasie 5:32 sek

Jedynki nowcjuszek: zwyciężyła walkowerem Krupiewska z W. K. W. w czasie 6:30,4 sek.

Czwórki półwyścigowe lekkiej wagi: walkoverem zwyciężyła osada W. K. W. pod sterem Szpachtówny.

Regaty odbyły się w sprzyjających warunkach atmosferycznych i zgromadziły sporo publiczności, która daremnie wyczekiwała ciekawych momentów walki na torze.

Trzecie polskie regaty propagandowe w Gdańsku

W niedzielę, 18 września b. r. odbyły się w Gdańsku trzecie polskie regaty propagandowe. Impreza ta zorganizowana przez Polski Klub Wioślarski w Gdańsku, który obchodził w tym roku jubileusz swego dziesięciolecia, spełniła w zupełności swój cel, t. j. przyczyniła się do intensywnej propagandy polskiego sportu wioślarskiego na terenie w. m. Gdańska.

Z powodu późnej pory roku nie zgromadziła się na starcie wprawdzie pokaźna liczba klubów wioślarskich, jednak te towarzystwa, które wysłały, pomimo trudnych warunków, osady swoje do Gdańska, zasługują na bezwzględną pochwałę, że dobrze przysłużyły się sprawie polskiej.

Program regat obejmował 7 biegów na łodziach wioślarskich i jeden bieg na kajakach. Regaty odbywały się na t. zw. „martwej" Wiśle, na torze długości ca 2000 m. przy sprzyjających warunkach atmosferycznych. Przeprowadzenie biegów sprawiło wielką trudność z powodu ciągłych przeszkód na torze w postaci kursujących statków i łodzi. To też pomimo wielkich wysiłków organizatorów, programu nie można było tak załatwić, jak tego może dość liczna na zawodach obecna publiczność sobie życzyła.

Niektóre biegi były emocjonujące i ciekawe. Najdzielniej spisało się znów Grudziądzkie Tow. Wioślarskie „Wisła", które wygrało 3 biegi, w tem obydwa biegi na łodziach wyścigowych. Pięknym sukcesem poszczycić się może następnie Kolejowy Klub Wioślarski w Bydgoszczy, który obsadził 3 biegi i w dwóch z nich wygrał. Osady tego Klubu wykazały dobry styl i piękną formę i mogą być w przyszłości wcale poważnymi rywalami. Klubowi Wioślarskiemu w Tczewie nie powiodło się może tak, jak sobie tego życzył. Klub ten wygrał tylko bieg dwójek podwójnych półwyścigowych, jednak w biegach czwórek wyścigowych do których stawał, okazał się niebezpiecznym konkurentem ambitnych wioślarzy grudziądzkich. Pozatem prześladował młody Klub z Tczewa nieustannie pech: w jednym biegu złamało się wiosło, a w drugim odmówił posłuszeństwa ster. Klub Wioślarski w Gdańsku, który obsadził liczną ilość biegów, zdobył dla swych barw tylko jedno zwycięstwo i to w dodatku w konkurencji wewnętrznej. U wioślarzy gdańskich daje się zauważyć brak treningu, aczkolwiek wola zwycięstwa jest wielka.

Poniżej podajemy dokładne wyniki biegów:

1. **Czwórki półwyścigowe:** 1) Klub Wiośl. Gdańsk (stern. Wieloch) 9:02,6 s., 2) Klub Wiośl. Gdańsk (stern. Gajdus).

2. **Czwórki nowicjuszy:** 1) Grudziądzkie Tow. Wiośl. Grudziądz 9:06 s., 2) Klub Wioślarski Tczew (wycofany z powodu złamania wiosła).

3. **Dwójki podwójne półwyścigowe:** 1) Klub Wiośl. Tczew 9:55,4 s., 2) Klub Wioślarski Gdańsk 10:10 sek.

4. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy:** 1) Kolejowy Klub Wiośl. Bydgoszcz 8:37,4 sek., 2) Klub Wiośl. Tczew.

5. **Czwórki półwyścigowe młodszych:** 1) Kolejowy Klub Wioślarski Bydgoszcz 8:03,4 sek., 2) Grudziądzkie Tow. Wiośl. Grudziądz 8:09,4 sek., 3) Klub Wioślarski Gdańsk 9:08,2 sek.

6. **Czwórki półwyścigowe:** 1) Grudziądzkie Tow. Wioślarskie Grudziądz 8:06,5 sek., 2) Kolejowy Klub Wioślarski Bydgoszcz 8:18 sek., 3) Klub Wiośl. Tczew 8:19,5 sek.

7. **Czwórki:** 1) Grudziądzkie Tow. Wiośl. Grudziądz 7:16,6 sek., 2) Klub Wioślarski Tczew 7:32,8 sek.

8. **Kajaki podwójne:** 1) Oddział Wioślarski Sokoła Grudziądz 10:50,2 sek., 2) Kolejowy Klub Wiośl. Bydgoszcz 11:47, 3) Kolejowy Klub Wioślarski Bydgoszcz 13:37 sek.

Zwycięzcy, bracia Czarneccy, wygrali bieg ze znaczną przewagą i wielką brawurą.

Rozdanie nagród odbyło się na przystani Klubu Wioślarskiego w Gdańsku w miłym i harmonijnym nastroju, rzadko spotykanym, gdyż wszystkie kluby, które startowały, odniosły zwycięstwa i mogły zabrać do domu piękne i cenne nagrody. Uroczystość zakończyły tańce.

Panowie Jurkiewicz, Maciejewski, Włóczewski i Pilarczyk z Gdańska, którzy najwięcej przy organizacji regat poświęcili czasu, mogą być z rezultatu zadowoleni.

W. Żewicki.



Zwycięzca maratonu pływackiego Wilanów — Warszawa, Kratochwila (A. Z. S.), eskortowany przez liczne kajaki, zbliża się do mety.

Kajakowe Mistrzostwa Warszawy

Sekcja turystyki i sportu kajakowego Kl. Wiośl. „Wisła", z upoważnienia Pol. Zw. Kajakowców, zorganizowała w niedzielę 18 września pierwsze regaty kajakowe o mistrzostwo Warszawy. Program wstępny przewidywał 16 biegów.

Do regat tych zostały ufundowane dwie nagrody przechodnie. Polskiego Związku Kajakowców — na mistrzowski bieg kajaków podwójnych i Sekcji Kajak. Kl. Wiośl. „Wisła" — na mistrzowski bieg składaków podwójnych.

Ponadto rozegrane zostały nagrody jednorazowe dla zawodników, ofiarowane przez firmy, produkujące artykuły związane ze sportem kajakowym.

Do regat zgłosiło swój udział 20 klubów i organizacyj, uprawiających sport kajakowy. Na starcie stanęło ogółem 60 osad. O mistrzostwo kajaków podwójnych ubiegało się aż 26 osad — cyfra nigdy nienotowana w wioślarstwie! Program zawierał 113 nazwisk zawodników. Cyfry te świadczą o wielkiej popularności sportu kajakowego, o potrzebie i celowości urządzania tego rodzaju imprez. Regaty były ciekawą próbą sił, a zarazem imponującą rewją kajakowców.

Start urządzono po stronie praskiej, przy tamie, powyżej Yacht Klubu Polski, metę — naprzeciwko przystani „Wisły". Na starcie zakotwiczono dwie łodzie piaskarskie, między któremi rozciągnięto sznur, (przymocowany również do główki) na długości około 50 metrów, tak że jednocześnie mogło startować 10 osad. Do sznura były przytwierdzone poprzeczne sznurki z pływakami, za które przytrzymywali się zawodnicy w kolejności otrzymanych numerów. Tor miał długość około 1600 metrów. Kajaki ruszały ze startu ławą, z rozmachem, tworząc widok ciekawy, pełen siły i ruchu. Dzielnie pełnił funkcje startera p. Kaz. Chmielewski.

Finał mistrzostwa na kajakach podwójnych był poprzedzony trzema podbiegami po 8—9 osad, z których po 3 wchodziły do finału. Każda osada startująca w finale, nawet zajmując dalsze miejsca, otrzymała pamiątkowy żeton.

Pierwsze miejsce w finale zajęła osada Sekcji Kajak. T. G. „Sokół" w Grudziądzu, w składzie: Ed. Pietrażyński i J. Salewski, zdobywając tytuł mistrzów Warszawy i piękną nagrodę przechodnią P. Z. K. Osada ta, będąc dość silną i posiadając smukły kajak, znacznie zdystansowała wszystkich przeciwników.



Start kajaków na Wiśle.

Drugie miejsce wywalczyła sobie osada Chrześc. Zw. Młodz. Prac. „Odrodzenie" na Pelcowiźnie, w składzie: K. Kubski i K. Sikorski; trzecie — Oddział Wodny Zw. Strzeleckiego, w składzie: J. Miller i Eug. Erchardt.

Dalsze, zaszczytne, w tym wyścigu 26 kajaków, miejsca zajęli:

Z. Latowiec i K. Sieńko („Syrena"),
M. Michalski i E. Nowakowski („Sokół" Warsz.),
Z. Męcina i A. Stangreciak (Rob. Kl. Sp. „Świt"),
T. Skulski i S. Olejnik (R. K. S. „Świt"),
Wł. Buchwald i Al. Mazurek („Odrodzenie"),
Kaz. Smyl i W. Borkowski (Strzelec).

W biegu składaków podwójnych o mistrzostwo Warszawy startowało 6 osad. Tytuł mistrzowski z nagrodą przechodnią „Wisły" zdobyła osada Oddziału Propag. Szkutnictwa L. M. i kol. w składzie: Witkowski i Szost. Na drugiem miejscu (punktowanem) przybyła osada „Wisły" — W. Rutkowski i S. Jeliński; na trzeciem — osada Związku Harcerstwa Polskiego — L. Makowiecki i Edw. Loth.

Jednym z ciekawszych był bieg dla niestowarzyszonych, w którym startowało 8 osad. Pierwszą nagrodę w tym biegu zdobyli pp. Eug. Rybicki i Ew. Kowalczyk, drugą — J. Mossakowski i H. Kiepura („Strzelec" Jabłonna), trzecią H. Piekutowski i R. Kubalski („Strzelec" Jabłonna).

W biegu kajaków podwójnych pań i panów startowało 6 osad. Pierwszą była osada „Odrodzenia" — M. Andrysiakówna i A. Fontana, drugą — osada Akad. Zw. Sportow. Warsz. B. Cegielska i O. Tarnowski.

Bieg składaków podwójnych pań i panów wygrali Irena i Wł. Rutkowscy ((„Wisła") przed drugą osadą „Wisły" (I. i J. Deutschmanowie).

Pozostałe, z ogólnej liczby dziesięciu, biegi, przyniosły wyniki następujące:

Kajaki podwójne młodzików: 1. Szkolna Przystań Wiośl. (Gimn. Batorego) — Stan. Komorowski i Zygm. Andrzejewski, przed Z. T. S. G. „Makabi".

Kajaki pojedyńcze młodzików: 1. „Technik" (Kl. Sp. przy Szk. Techn.-Kol.) — Tad. Poboży, przed Oddziałem Wodn. Zw. Strzeleckiego (W. Zych).

Kajaki pojedyńcze senjorów: 1. Sekcja Kajak. T. G. „Sokół" w Grudziądzu — Feliks Łykowski, przed „Syreną" (K. Sieńko).

Składaki pojedyńcze senjorów: 1. Szymon Szymkowski („Wisła") przed St. Drzewickim („Wisła"). Bieg ten był jedynym, odbytym w konkurencji wewnętrznej.

Po regatach odbyła się przy gromkich oklaskich ceremonja rozdania nagród, poprzedzona przemówieniem Prezesa „Wisły", p. inż. Bogumiła Rogaczewskiego.

Regaty cieszyły się dużem zainteresowaniem licznie zebranej na przystani publiczności. Sport kajakowy wszedł w fazę nowego rozwoju regatowego. Zawody podobne będą niewątpliwie częściej urządzane w przyszłym sezonie, a o mistrzostwo Warszawy będą się ubiegać nie mniejsze ilości zawodników.

Należy podkreślić sprawną organizację i punktualność biegów, co przy tak znacznej liczbie startujących osad nie było rzeczą łatwą. Zasługa w tem Klubu Wioślarskiego „Wisła", któremu należy się wdzięczność kajakowców za tak szczęśliwą inicjatywę rozegrania pierwszych mistrzostw kajakowych stolicy.

W. G.

Pierwsza podróż zespołowa polskich jachtów do Szwecji

Tegoroczne pływania Ośrodka były oczekiwane przez żeglarzy niecierpliwie.

Po raz pierwszy młodzi jachtsmeni mieli bowiem objąć w posiadanie duże jachty sportowe, po raz pierwszy kapitanem jednego z jachtów miał być uczestnik Ośrodka.

W pierwszych dniach lipca zjechała „brać” żeglarska.

Starzy obyci już z morzem i śródlądowcy. Wszyscy skierowali pierwsze kroki do portu Jachtklubu, gdzie u boi stały potężna i piękna „Temida I” o strzelistych masztach (ponoć największy szkuner sportowy na Bałtyku), przysadzisty „Mohort” i „Temida II” zdobywczyni wielu nagród na regatach długodystansowych.

Oględziny wypadły pomyślnie, każdy szepnął „fachową” uwagę, i speszony mnogością lin westchnął ciężko. Starzy nadrabiali miną. Jakoś, to będzie!

Pierwsze dni zeszły na doprowadzaniu jachtów do porządku, uzupełnianiu takelunku, na próbach pomocniczych motorów.

Rozdzielono funkcję, nastąpiły pierwsze wyjazdy.

„Djabeł” okazał się nie tak straszny. Z schówków powyciągano wszystkie żagle od regatowych cieniutkich jak batyst, do grubych „stormowych”. Stawiano wszelkie kombinacje pilnie notując w pamięci fałdy i pachołki. Bo „porzundek” musi być.

10 lipca chrzest, mowy, parada. 11 w poniedziałek bieganina, zakupy specyjałów bez cła w wolnem porcie i 12 lipca o zachodzie w morze. A czas był najwyższy trzynastego, żaden marynarz w morze nie ruszy, a co jak co, ale tradycje marynarskie żyją w młodem pokoleniu jachtsmeńskiem. Choć świerzbi język, żaden nie zagwiżdże: „Nie będziesz ty, to będzie inna” — złoży tylko usta i zaklnie ścicha, poczem pomruczy parę taktów (ten sposób interpretacji nie daje zadowolenia). O wywieszaniu nóg za burtę, usiadaniu w niewłaściwej kolejności do bąka, lub pluciu na nawierzchnię niema mowy.

Savoir vivre żeglarski przestrzegany jest jak u Anglików.

Pierwszy wyruszył pod komendą por. Przybyszewskiego sławny „Junak”. Zapuścił motor, wziął kurs na Hel i wkrótce zniknął nam z oczu.

Jest on najwolniejszy musi więc dostać „for”. Temida I pod wodzą gen. Zaruskiego i „Mohort” (Z. Pankiewicz) — ruszają w łunie zachodu. Wiatru za grosz. Przez całą noc tłuczemy się po zatoce. Rano mijamy boję Hel—Nord i wzdłuż brzegu ciągniemy kąpiąc się w słońcu ku Rozewiu. Wiatr jak z łaski. Wędrujące jednak pod sklepieniem niebios cirrusy zapowiadają odmianę i wiatr.

Z Rozewia bierzemy kurs na latarnię Utlengan między Karlikroną, a Kalmarem u wejścia do Kalmarsundu. „Temida I” idzie pod zredukowanem ożaglowaniem, aby nie uciec „Mohortowi”. Piosenka (dzieje wyprawy znalazły poetę) powiada, że tak długo wzajemnie dopasowywano szybkości jachtów, aż oba „zbywszy się żagli, niedolą złączone, kiwały się w miejscu w tę i tamtą stronę”.

W południe przelatuje nad nami ogromny DO X.

Życie płynie monotonnie.

Jedynie z kuchni dochodzą spory i krzyki. To służba kuchenna uchwala sposoby gotowania obiadu.

W nocy przychodzi wiatr, a z nim fala. „Temida I” trzyma się świetnie, mimo to ten i ów zaczyna się czuć niedobrze.

Trzeba płacić podatek obrotowy, od spożycia królowi Neptunowi.

Podatnicy siedzą na pokładzie markotni, jedynie (poborcy) ryby pluskają się wokół jachtu (podobno).

Z „Mohortem” utrzymujemy łączność wzrokową telegrafując światłem.

O świcie 9 lipca rozpoznajemy brzeg Szwecji, wyszliśmy między latarnie Utlengan i Utklippan. Niestety zginął nam w mgle porannej „Mohort”. Wierząc w szybkość „Temidy I” stawiamy staksel i „całym gazem wracamy w morze, aby lawirując odnaleźć zgubę.

Tymczasem „Mohort” idąc przed nami wszedł do Kalmarsundu goniąc „Junaka”. Po paru godzinach widząc, że „Temidy I” tam „nie masz”, zawrócił ku morzu. Czułe były witania obu jachtów choć ze stron obu płynęły słowa „niechlujne i grube”.

Ruszono ku cieśninie.

Minięto czarno białą boję kierunkową, trawer południowej latarni Ölandu i lawirując wciskano się w głąb, ku mieliźnie Uttgrunden, gdzie stoi statek latarniowy.

Pod wieczór dotarliśmy do niego.

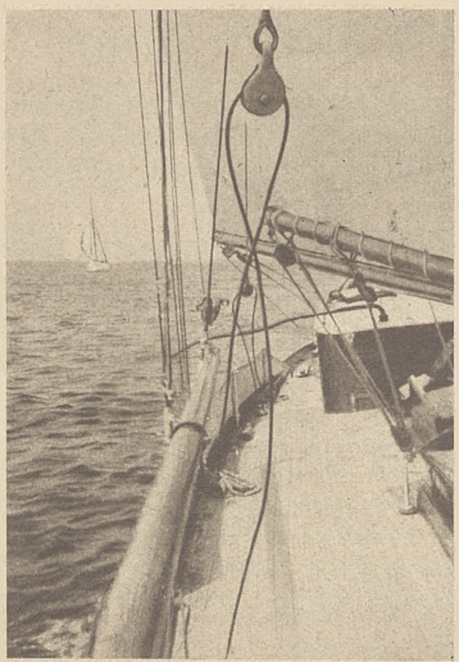
Przed nami ciągnęło się wąskie przejście wśród mielizn i raf, dobrze wprawdzie znaczone szeregiem świateł, wiech i beczek, lecz przy przeciwnym wietrze trudne do



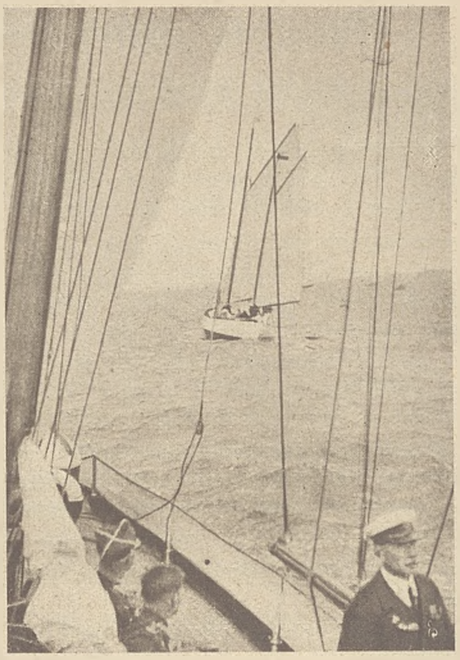
Mijamy południowy cypel Gotlandu.



Przed wejściem do Kalmaru „Mohort” bierze z „Temidy I” benzynę.



W powrotnej drodze. „Temida I”,
na drugim planie „Junak”.



Przed wyruszeniem w podróż — defilada.
Na „Temidzie I” gen. Zaruski„ z tyłu „Mohort”.

sforsowania dla wielkiego jachtu jak „Temida I”. Zostawał wprawdzie motor, lecz ten „nawalał” w coraz to innych okolicach nie budząc „za grosz” zaufania.

To też gen. Zaruski zdecydował się przeczekać noc.

Kręcimy się jeżdżąc aż pod niezapomniane Utklipan.

Rano mijamy statek i zapuszczamy się halsując w przejście. Neptun choć dostał już dary bogate przywitał nas stormem.

Lunął deszcz. Ćma spowiła jachty dokoła. Porywisty w „morde wnid” zakorkował przejście. Sytuacja przykra.

Z prawa i lewa rafy, z tyłu na południe mielizna, przed nami wąski farwater nie do sforsowania, bez możliwości jakiej takiej orjentacji.

Przyobleczeni w żółte windceraty, refujemy żagle i zaczynamy stormować. Rzecz w tem, aby się nie dać zdryfować na mieliznę. W pół-wiatru, strasznie kiwając się na boki, jeździmy tam i z powrotem, w ciągu 9 godzin wykonano ze setkę zwrotów. Załoga (obie wachty) bez przerwy na pokładzie walczą z żywiołem. Pod pokładem jedynie kucharz-akrobata warzy posiłek.

Chcemy forsować motorem. „Temida I” idzie dobrze, lecz „Mohort” ze swym „pykadełkiem” zawodzi. Próba holowania kończy się uszkodzeniem motoru „Temidy” — znów kontredansik tu i tam bez końca. Oficer-sędzia Bar ochrypł juk od komend, gwizdek napęczniał i przestał gwizdać, żeglarze trzęsą się z zimna, ze zmęczenia i... głodu, gdyż mimo obfitych dań, prawie nikt nie tknął obiadu („Tranzyt” — jak objaśniał z rezygnacją któryś z doświadczonych). Wszystko ma jednak swój koniec. Po południu zaczęło się przecierać. Widać znaki. Ruszamy naprzód.

Jest coraz ciaśniej.

Mechanik melduje, że motor naprawiony.

Zapuszczamy silnik i, terkocząc, suniemy do portu. Zdaleka widać sylwetkę Kalmaru, spowitą w atramentową zasłonę nimbusów.

Mijamy malowniczą wysepkę Grimskör z latarenką wejściową. Prowadzeni przez pilota, wjeżdżamy do wnętrza portu. Stajemy w nabrzeża u jakichś magazynów.

O paręset metrów rozpoznajemy „Junaka”, który od dwóch dni czeka na „ścigantów”.

Dzięki wcześniejszemu „startowi”, uniknął „pluchy” i bez trudności wszedł do portu.

Pobyt w Kalmarze wbrew zamierzeniom, potrwał do wtorku, 19 lipca. Należało jednak uzupełnić braki, zrewidować motor, naładować akumulatory. A tu, jak na złość, w niedzielę w Szwecji nic nie robią.

„Junak” bierze zwolnienie i jedzie do pobliskiego kąpieliska Borgholmu, gdzie ma nas czekać. Mimo, iż w Kalmarze nie brak rzeczy, godnych zwiedzenia (Zamek, piękne muzeum), niecierpliwimy się, bo śpieszno nam do Stockholmu — celu naszej podróży.

Jeszcze dzień zwłoki, a nie da się obrócić. Chodzimy więc markotni. Jedyne jaśniejsze chwile, to wypady do cukierni, na ciastka i zakupy. O intensywności ich niech świadczy fakt, że zabrakło marynarskich noży i „Primusów” — bowiem żeglarze umieją połączyć w zakupach „przyjemne z pożytecznem”.

19-go w południe opuszczamy Kalmar. Wąskiem przejściem suniemy pod motorami między brzegiem Szwecji a wysepkę Öland na północ.

Po paru godzinach, jest dość szeroko, by móc swobodnie manewrować. Motor stop. Stawiamy żagle. W nocy pogoda wietrzna, duża fala. Po niebie suną ciemne zasłony obłoków, świeci księżyc, migocą gwiazdy. Z obu stron mrugają nabłyski latarń, wśród rozkolebanego morza sterczy skalista wysepka Jungfrun. Choć kiwa „zdrowo” — chorują już tylko jednostki, — lecz chorują z humorem, nucąc „Ten nie zna szczęścia, kto nie służył w marynarce” (niestety, słynny wstęp o „lasach, pełnych zwierza”, nie daje się sforsować).

W środę, 20 lipca, pod wieczór, spostrzegamy Gotland i nowy cel „miasto ruin i róż” Visby. Jedzie z nami i „Junak”. Ma na pokładzie chorego. O zmroku jesteśmy u wejścia do portu. „Junak” pod motorem wchodzi. „Temida I” i „Mohort” nie ryzykują wejścia pod żaglami przy pełnym wietrze i czekają do rana. Znów kontredans całą noc. „Kurs na księżyc” i jazda.

W nocy słuchamy radja z Warszawy i dyskutujemy zapamiętale na temat „czyn i wyczyn".

Sportowcy bronią wyczynów, generał wskazuje na przykłady Scotów, Amundsenów, Gerbaultów, Mallorych.

W walce z nimi „Kusy" przegrywa.

Rano wejście do Visby. Mamy dwa dni czasu. Do Stockholmu wobec ciszy nie zdążymy, — wracać wcześniej niema poco.

Zwiedzamy więc rozkoszne miasto, podziwiamy ruiny gotyckich świątyń, mury i baszty, muzeum, — wmieszani w różnojęzyczny tłum turystów, krążymy po promenadach, podbijamy serca złotych Gretek, pożeramy masy zakąsek (à discretion) i ciastek.

23-go, w sobotę, przybywają duńskie torpedowce, flotylla jachtów z Królewskiego Jachtklubu, biorąca udział w wyścigu-raidzie: Stockholm — Malmö — Visby — Stockholm.

Z rozdziawionemi ustami podziwiamy cudne jachty, z których każdy kosztuje ponad sto tysiączków. Oceniamy okiem znawców przesprytne urządzenia i czegoś smutni wracamy na nasze „łajby". Zapuszczamy motory, oddajemy przepisane ukłony, wychodzimy „z fasonem" w morze.

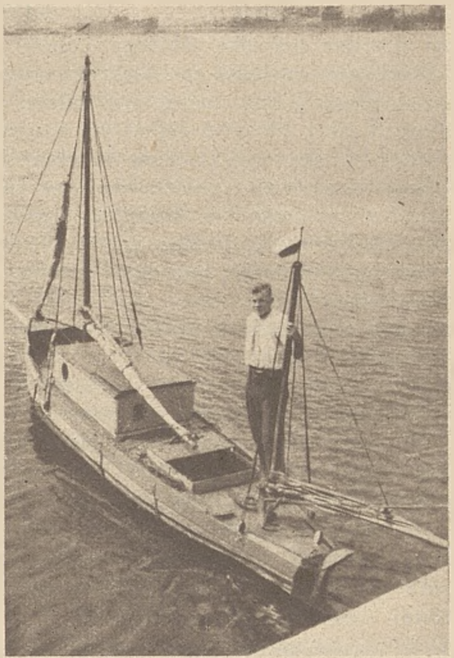
„Junak" z „Mohortem" pędzą, pomagając sobie motorami naprzód. „Babcia" Temida I, kołysząc się zlekka, sunie pod wszystkiemi żaglami. Jest niemal kompletna cisza, to też na pokładzie bezrobocie.

Ten i ów pierze, szyje żagle, lub kąpie się, reszta, obnażona bezwstydnie, drzemie na słońcu. Ciągniemy wzdłuż skalistych brzegów Gotlandu, u południowego krańca wyspy zmieniamy kurs na Rozewie. Stawiamy rejowy „bryfok".

Morze ukazuje nam swe spokojne, uśmiechnięte oblicze, jakże różne od groźnego wyglądu w Kalmarsundzie w czasie „stormu".

26-go lipca, we wtorek w południe, spostrzegamy ląd, rozpoznajemy dobrze znane Rozewie, Kuźnicę.

Całą noc lawirujemy wzdłuż Helu. Zbieramy się znów „do kupy".



„Jacht" własnej konstrukcji, na którym bydgoski harcerz samotnie dotarł do Hull (Anglja).

Rano 27-go lipca wjeżdżamy „eskadrą" do zatoki. Koło południa „tour d'honneur" dokoła „Iskry" i torpedowca „Mazur", poczem wjazd do basenu Prezydenta i cumowanie do opuszczonych przed dwoma tygodniami bór. Podróż skończona. Jeszcze odprawa celna. Jeszcze na obiad ryż ze śliwkami. Jeszcze raz docinki i dowcipy, wreszcie pożegnanie, i bąk za bąkiem niesie objuczonych bagażem żeglarzy na ląd.

Tonny.

Frontem ku morzu

Hasło: „Frontem ku morzu" rozbrzmiewa w całym kraju.

Gdynia święciła szereg pięknych uroczystości, świadczących, że morze polskie stało się najdroższym skarbem narodu.

Mało kto jednak w pełni rozumie treść hasła: frontem ku morzu.

Jedni widzą interes ekonomiczny, mówią i piszą, że posiadanie morza jest niezbędnym warunkiem naszej niezawisłości ekonomicznej. Inni podnoszą argumenty polityczne. Buduje się port, flotę wojenną, handlową.

Jeździ się nad morze na plażę, na wycieczki do Gdyni, by oglądać najpiękniejszy pomnik naszej narodowej energji, lub by wyjechać „bez paszportów i wiz" zagranicę.

Mało kto jednak docenia konieczność posiadania potężnej floty sportowej, mało kto odwiedza skromny porcik jachtowy, gdzie nie skrzypią dźwigi, ani wyją syreny węglowców.

Nawet z okazji „Święta Morza" jachting stawia się w cieniu.

Przybyłym nad morze tłumom nie pokazano pod żaglami bohaterskiego „Junaka", ani śmigłych „Temid".

Uczestników ośrodka morskiego w przededniu uroczystości odesłano do domów!

A flota sportowa, jest przecież niezbędnem dopełnieniem wojennej i handlowej.

Sport jest przejawem naszych upodobań, naszych dążeń bezinteresownych — jest świadectwem naszego serdecznego stosunku do morza.

Jachting nie jest zabawką szukającą nowych sensacyj młodzieży, lecz jest tem ogniwem, które łączy świat morze ze społeczeństwem lądowem. Przez amatorów jachtsmenów idea morska przenika wgłąb społeczeństwa.

Mało kto docenia wartości wychowawcze morza.

Historja narodów wykazuje dobitnie, jak potęga państw stoi w ścisłym związku z zainteresowaniami morskiemi.

Morze i Ocean wychowały Anglosasów na pierwsze mocarstwo świata, jak dziś na czoło narodów wysuwają Japonją.

Słabi liczebnie Norwedzy dzięki żeglarstwu zajmują poważną rolę nietylko w światowym handlu, lecz i w nauce. Bo ekspansja jest tylko jedna — ekspansja energji — charakteru.

Dziś wiemy, że lekceważenie morza, było jedną z przyczyn utraty naszej niepodległości.

To też hasło, frontem ku morzu ma większe cele, niż ekonomiczne i polityczne.

Chcemy przekuć psychikę młodego Polaka na miarę wielką. Wychować młodzież pod dobroczynnym wpływem morza — kształcić hart ducha, wytrwałość, godność, cechy charakteru jakie zdobywa się w walce z żywiołem.

Od wieków Polska żyje kulturą zaścianka. Morze pozwala poznać nam świat, znaleźć właściwą ocenę nas samych, ujrzeć zagadnienia we właściwych proporcjach. Morze pozwala rozszerzyć granice naszej Ojczyzny — morze jest bowiem wszystkich, tam gdzie zaniosą ojczystą banderę, tam będzie Polska.

To też przed jachtingem polskim stoją zadania olbrzymie, doniosłości niezwykłej.

Niestety ogół nie rozumie tego. Ciągle uważa się jachting za łuksusową rozrywkę, na którą jesteśmy za biedni. Z pojęciem jachtsmena łączy się wyobrażenie herbacianego króla, nieboszczyka, Sir Thomasa Liptona.

Ostatnio z okazji porwania małego „Lindy" słyszało się dużo o jachtach przemytniczych — pozostających w służbie „gangsterów" i Al Caponów różnej klasy.

Mało kto jednak wie, że zagranicą tysiące jachtów służy zwykłym śmiertelnikom, szaraczkom.

Zwykli ci, najzwyklejsi ludzie żeglują po morzach, by spędzić wolny czas, czy wakacje w sposób tani i przyjemny.

Nie są to miljonerzy uciekający w morze przed splenem, — ot, zwykli urzędnicy, kupcy, akademicy, doktorzy, prawnicy.

W Polsce żeglarstwo szerzy się szybko. Po przez sport kajakowy, żeglarstwo śródlądowe, przybrzeżne idziemy na morze.

Ośrodki morskie P. U. W. F. kształcą teoretycznie i praktycznie liczne zastępy morskich żeglarzy. Kształcą solidnie, stopniowo. Po trzech latach można ubiegać się o stopień kapitana jachtowej żeglugi morskiej.

Istnieje jednak już dziś niebezpieczeństwo nadprodukcji żeglarzy. Brzmi to paradoksalnie, lecz tak jest. Mamy bowiem za mały tabor. Już dziś wszyscy żeglarze morscy, choć jest ich garstka nie mogą odbyć przepisowych pływań.



Szkolny statek marynarki norweskiej, który przybył do Gdyni na „Święto Morza".

To też nakazem chwili jest stworzyć silną jachtową flotę. Nie chcemy zaludnić naszych ulic umundurowanymi pięknie po marynarsku „kapitanami" „de nomine" — Jachting pragniemy oglądać na morzu.

W akcji budowy jachtów musi pomóc całe społeczeństwo.

Dziś w portach bałtyckich stoi mnóstwo doskonale nadających się do pełnomorskiej turystyki jachtów. Można je kupić za bezcen. Jacht mieszczący 8 — 10 osób można nabyć za 5 — 10 tys. złotych, przyczem jest to wydatek na długie lata. Rocznie 25 — 30 osób na 3 zmiany może odbyć piękne podróże zagranicę.

Koszt ich jest minimalny, gdyż paszportów nie potrzeba, a życie na jachcie kalkuluje się wraz z mieszkaniem 3 — 4 zł. dziennie. Dochodzą wprawdzie koszty remontów i zimowania, ale są to sumy niezbyt wielkie. Istnieje w Polsce parę spółek Jachtowych.

Słynny „Jurand" należy do maszoperji krakowsko-wileńskiej. „Mohort" zakupiony został przez Oficerski Jachtklub, Akademicki Związek Morski za 6 tys. złotych (!) nabył w Oslo duży jacht „Wojewoda Pomorski".

W najbliższych miesiącach kupuje jacht również Jachtklub A.Z.S.

Słowem nasi żeglarze ruszają się, przejawiają energję w budowie floty sportowej.

Dziesiątki tysięcy wydają młodzi ludzie rok rocznie na wyjazdy do uzdrowisk, zabawy, turystykę motorową. Nie mówię już o sumach przepijanych i przegrywanych w karty, czy na wyścigach.

Wzamian za „ciężki grosz" otrzymują przyjemności bardzo pośledniego gatunku, których nie można nawet porównać do cudów morza.

Ambicją każdego dzielnego młodzieńca, winno być spróbowanie swych sił na morzu.

Przysłowie francuskie powiada: „Une fois marin, toujours marin" — myślę, że jest ono słuszne i w Polsce.

Sceptycy, których nie brak wskazują na nierealność koncepcji tworzenia silnego żeglarstwa morskiego. Przytaczają argumenty jak szczupłość wybrzeża, znaczna odległość większych miast od morza, brak tradycyj i zamiłowań morskich, — uważają, że pęd ku morzu jest w lądowem społeczeństwie zjawiskiem sztucznem, a więc nie trwałem.

Inni wierzą w wielkość misji. Ci nie zrażają się trudnościami i nie zamierzają przykrawać swych zamierzeń do ilości kilometrów wybrzeża, — chcą żyć morzem, mając ambicję 32 miljonowego narodu, który dziś dopiero podejmuje swą dziejową rolę na Bałtyku.

Regaty żeglarskie A. Z. S.

Po regatach żeglarskich „Wisły" i W. T. W. odbyły się zkolei dn. 2.X r. b. regaty żeglarskie A. Z. S. Wskutek niezwykle silnego wiatru, wywrotek było coniemiara.

Wyniki techniczne: kl. V ogólna — 1) Dzięcioł („Wisła"); kl. S — 1) Miecz. Kusnerz (Ofic. Y. Kł. R. P.), 2) Jan Zalewski (A. Z. S.); kl. H starych — 1) Miszewski (Ofic. Y. Kł. R. P.), 2) Trzetrzewiński (A. Z. S.); kl. H nowych — 1) Dowkontt (A. Z. S.); kl. E — 1) Marek (Y. Kl. R. P.); kl. C — 1) Ad. Wolff (A. Z. S.); kł. V pań — 1) Zielińska (W. Kl. Wioślarek) (nagroda przechodnia A. Z. S. zdobyta po raz drugi), 2) Żychlińska, 3) Żurkowska.

W. G.

Rozwój żeglarstwa

Żeglarstwo sportowe na naszem morzu lat temu kilka nie istniało zupełnie.

W zatoce Gdańskiej, przed Zopotami, na Helu, spotkać można było jachty, ale były to wszystko jachty niemieckie albo gdańskie. Zwłaszcza port Helski był niedzielami celem licznych wycieczek żeglarzy gdańskich, którzy nieomieszkiwali w „Lwiej Jamie" okazywać swego zadowolenia z dobrego piwa i obfitych obiadów, kosztujących połowę cen w guldenach płaconych.

Społeczeństwo nasze nieprzywykłe do morza odnosiło się do niego z nieufnością i obojętnością. Zachwyt nad jego pięknością umieszczano na brzegu a puszczenie się na jego fale, choćby na „małem morzu", uważano za zuchwalstwo, a wypłynięcie poza Hel niemal za czyn bohaterski.

Dopiero rok 1925 przyniósł zapowiedź budzącego się zainteresowania morzem wioślarzy i wogóle „wodniaków".

Do morza zaczynają spływać Wisłą coraz to liczniejsze wycieczki. Posługują się one często bardzo prymitywnemi łodziami. O łodzi morskiej, o jachcie nikt nie marzy, uważając to za rzecz bardzo kosztowną, a żeglugę po morzu za bardzo niebezpieczną.

Rok 1925 jest epokowym w żeglarstwie morskiem, bo w maju tegoż roku pierwszy raz polska flaga ukazuje się na pełnem morzu, gdy jacht „Carmen", jako pierwszy jacht polski, ukazuje się w porcie Kopenhagi.

W tymże roku także Jacht Klub Polski, działający dotychczas jedynie na wodach śródlądowych, nabywa mały jacht „Witeź".

Zdaje się, że przykład nie działa. Przez kilka lat tylko te dwa jachty reprezentują sport polski na morzu. „Carmen" odbywa rokrocznie dalekie podróże. Jej wyprawa do Norwegji w r. 1926 była prawdziwym „wyczynem" sportowym, zważywszy jej małość. „Carmen" miała mniej niż 7 tonn pojemności.

Witeź ogranicza się do wód Bałtyku, na którym corocznie odbywa wycieczki, szkoląc nieliczne grupy amatorów.

Usiłowania te popularyzacji żeglarstwa, spotykają się ciągle z nieufnością i niedowierzaniem.

Jachty nie mają ani opieki, ani pomieszczenia w porcie. Życzliwość dowództwa Floty Wojennej umożliwia postój ich w Oksywiu, zimowanie oraz remont.

Dopiero powstanie oddziału morskiego Y. K. P. daje impuls do szybszego rozwoju żeglarstwa. Jachty otrzymują swe locum w pobliżu mola pasażerskiego. Obok skromnego, bardzo miłego domku klubowego jest skład, gdzie można założyć takielunek i urządzenie wewnętrzne na zimę. Jest miejsce gdzie jachty na lądzie mogą zimować. Jest miejsce zborne, „centrum" żeglarskie. Przystań trochę niewygodna, a nawet niebezpieczna, bo jachty łatwo były uszkadzane przez silną falę odboju doznaje ulepszenia przez utworzenie małego spokojnego basenu.

Boje przed klubem ożywiają się. Na każdej leży przycumowany jacht.

Już tego roku mamy ich kilkanaście. Oprócz jachtów organizacyj społecznych, a więc obok „Junaka", jachtu mar. wojennej, jachty wych. fiz. Temida I i Temida II, stary „Witeź", własność Y. K. P., także prywatne „Carmen , wielki „Jurand" własność spółki Krakowsko-Wileńskiej, oraz liczne mniejsze jachty i jole prywatne. Z radością stwierdzić można, że coraz więcej osób mieszkających stale nad morzem uważa, że posiadanie jachtu, to nie żaden luksus, ale miły i niedrogi sposób spędzania czasu.

Ruch trwa tu bezustanny. Codziennie widać wieczorem flotyllę jachtową wychodzącą w morze na krótki spacer. W niedzielę wszystkie boje są opuszczone. Jachty są na zatoce, na Helu albo i dalej.

Bałtyk przestaje być dla nas tym postrachem, tym celem trudnym do osiągnięcia, lub osiągalnym tylko w walce bohaterskiej ze sztormami i falami.

Brzegi Szwecji, porty wysp północnych, zachodnia Danja, Kategatt, Skagerrak, nawet kanał angielski i Morze Północne widzą flagę polską, powiewającą na jachtach.

„Junak" zwiedza brzegi belgijskie, Londyn, a w tym roku południowe brzegi Norwegji. „Jurand" swym zwyczajem corocznie wychodzi na dalekie podróże. Ciągle go spotkać można na wodach Sundu, na Kategacie i Skagerraku. Tego roku odbywa z załogą Wileńską rekordową podróż do Bergen i do wielkich Fjordów Norweskich. Inne jachty ograniczają się do Bałtyku i tu, na tych wodach, gdzie dotychczas roiło się od jachtów niemieckich, jachty polskie pokazują się coraz liczniej. Obcy marynarze rozpoznają już flagę naszą i nie pytają się za każdym razem co to za barwy wieją na naszym maszcie.

Bałtyk nie należy wyłącznie do nas. Niestety tylko bardzo znikomy skrawek jego wybrzeża posiadamy. Nie możemy go uważać za „Mare Nostrum". Ale prawo naszego obywatelstwa na jego sinych wodach możemy zaznaczyć tylko przez wykorzystanie jego wód nietylko dla celów komunikacji, czy handlu, ale także dla sportu, dla tego najwspanialszego sportu żeglarskiego.

J. F.

Regaty żeglarskie W. T. W.

Regaty W. T. W. mają już swoją dobrą tradycję. Udział osad, jak zwykle liczny, warunki (wiatr, pogoda)— dobre.

Najliczniej obsadzony był bieg piątek (V) — junjorów, gdze startowało 13 łodzi, a najciekawszy bieg dziesiątek (S) — gdzie starym zwyczajem p. Zaleski Stanisław okazał się bezkonkurencyjny. Został on jednak zdyswalifikowany za rzekomy „falstart", choć starter zanotował go na linji startu jako piątego.

W biegu piętnastek (H) starych wszystkie łodzie przejechały daleko półmetek nie zauważywszy boi ukrytej za piaszczystą mielizną.

W piętnastkach nowych (H nowe) — „Tawi" Dowkontta J. (AZS.) okazała się bezkonkurencyjna co należy zapisać na dobro konstruktora inż. Tillera .

W dwudziestkach (E) dwie łodzie na starcie. Tym razem jedyny reprezentant Yach Klubu Polski, p. Marek, przybył drugi.

Komisja regatowa pod przewodnictwem Z. Pankiewicza wywiązała się sprawnie ze swych zadań.

Wyniki techniczne:

Klasa V. Bieg junjorów: 1) Wierzyński (Wisła), 2) Goszczyński K. (AZS.), 3) Kamiński (WTW.), 4) Kucharski (AZS.). Startowało 13 łodzi.

Klasa S. Bieg senjorów: 1) „Djasek" st. Zalewski Stanisław (AZS.) — zdyskwalifikowany, 2) „Najada" st. Szymański (Wisła), 3) Najada" st. Kusnerz (Of. Y. K.). Startowało 10 łodzi.

Klasa H — nowe: 1) „Tawi" st. Dowkontt J. (AZS.), 2) „Błysk" (Of. Y. K.). Startowało 4 łodzie.

Klasa H — stare: 1) „Piana" st. Trzetrzewińska (A. Z. S.), 2) „Piana" (Of. Y. K.). Startowało 5 łodzi.

T — y.

Turystyka wodna w „Wiśle"

Zakończony sezon wioślarski należał w „Wiśle" do niezwykle ożywionych pod względem turystycznym. Ruch wycieczkowy zaczął się jeszcze przed otwarciem przystani, zaledwie ruszyły lody. Są turyści-zapaleńcy, których nie odstrasza ani widok brzegów, które jeszcze się nie zdążyły zazielenić, ani mroźny podmuch wiatru, ani lodowa temperatura wody, dla których największą atrakcją jest sama jazda, bez względu na to, w jakich się odbywa warunkach. Tylko wybredni wędrowcy szukają w podróży pięknych widoków, ciepła, wypoczynku...

Cykl wycieczek, których szlaki wiodły przez całą Polskę, sięgając na południe Zaleszczyk, Sanoka, Krakowa i Mysłowic, na północy zaś — Gdyni, Tucholi, Suwałk, Wilna i Naroczy, rozpoczęli wczesną wiosną Jerzy i Zdzisław bracia Pstrusińscy, jadąc składakiem z Mysłowic do Warszawy. W sierpniu przebyli dalszy odcinek Wisły, do Bydgoszczy, rezerwują sobie Wisłę pomorską na rok przyszły.

Bardzo przyjemną była wycieczka zbiorowa dziesięcioma składakami szlakiem Wkry od Dziektarzewa do Modlina, zorganizowana przez sekcję turystyczną „Wisły" na Zielone Świątki. Wzięło w niej udział 7 osób z „Wisły" i 13 osób z innych klubów warszawskich. Brzegi Wkry, rozkwitłe czeremchą i rozśpiewane słowikami, ukazały się w pełnej wiosennej krasie, wzbudzając zachwyt uczestników.

Do ciekawych należała wycieczka z Suwałk Czarną Hańczą przez Wigry i kanał Augustowski do Augustowa. Wzięli w niej udział: Stef. Drzewicki, M. Strzelecki z żoną, Wł. Grzelak, S. Szymkowski i Edw. Wiśniewski, przyczem dwaj ostatni popłynęli dalej, aż do Warszawy.

Do niemniej pięknych należała wycieczka z jeziora Narocz do Wilna, szlakiem rzek Naroczy i Wilji (uczestnicy: Heljodor Pryliński i Wł. Grzelak) oraz wycieczka z Tucholi do Łęgnowa, szlakiem romantycznej Brdy.

Dniestr od Halicza do Zaleszczyk, i San od Sanoka do ujścia, a następnie Wisłę do Warszawy przepłynęli w sierpniu „za jednym zamachem" L. Kołaczkowski i H. Pryliński.

Na Niemen wybrała się grupa czterech kajakowców: B. Miercałow, Kaz. Bortkiewicz i Wacław Bartoszewicz z synem, aby od Mostów, względnie od stacji Niemen spłynąć przez kanał Augustowski, Biebrzę i Narew do Warszawy.

Najwięcej wycieczek odbyło się jednak popularnym szarym szlakiem Wiślanym do morza. Z Krakowa na Hel pojechali L. Kołaczkowski z M. Wolskim. Z Mysłowic do Gdańska odbyły się dwie wycieczki: w pierwszej wzięli udział: Stan. Jeliński, J. Tomczuk, St. Rube i J. Dulowski; w drugiej — Stan. Paczesny i Jan Jeske. Wszystkie wspomniane wyżej wycieczki odbyły się bądź składakami, bądź kajakami. Tylko dwie wycieczki, z Warszawy do Gdańska, odbyły się hamburkami. Pierwszą odbył Leon Kensik, z J. Szternem, drugą — Wład. Nowak.

Sporo wycieczek odbyło się w bliższym promieniu, zato w obie strony. A więc: z Warszawy do Popowa i z powrotem (Jeliński, Tomczuk i Wojniakowie); z Warszawy do Nuru nad Biegiem i z powrotem (Bieńkowski, Dałkiewicz i Kamiński); z Warszawy do Wyszkowa (Deutschman z żoną); z Warszawy do Zegrza (Kołaczkowski i Wolski); z Warszawy do Góry Kalwarji i z powrotem (ci sami); z Tomaszowa nad Pilicą do Warszawy (ci sami); z Warszawy do ujścia Pilicy (Pomijalski, Jeske, Kopczyński i Paczesny); z Warszawy do Czerska i z powrotem (Bieńkowski, Dałkiewicz, Kamiński) i inne.

W wycieczkach tegorocznych „Wisły" brało udział ogółem 40 osób. Trwały one 215 dni (po kilka na dzień). Jeżeli zesumujemy cyfry kilometrów, przejechanych poszczególnie przez każdego uczestnika, otrzymamy imponującą liczbę 24.000 kilometrów. Długość przejechanych szlaków przekracza 10.000 klm.

Osiągnięcie tak pomyślnych wyników zbiegło się z powstaniem w klubie sekcji turystyki i sportu kajakowego.

Pod względem liczby przejechanych kilometrów zajęli kolejno miejsca:

1.	Longin Kołaczkowski	2.000 klm.
2.	Stanisław Jeliński	1.200 „
3.	Jan Tomczuk	1.200 „
4.	Stanisław Rube	1.000 „
5.	Heljodor Pryliński	1.000 „
6.	Stanisław Paczesny	1.000 „
7.	Jan Jeske	1.000 „
8.	Borys Miercałow	1.000 „
9.	Jerzy Pstrusiński	1.000 „
10.	Zdzisław Pstrusiński	1.000 „

Wszyscy wyżej wymienieni zakwalifikowali się swemi wyczynami do pierwszej turystycznej nagrody klubowej.

Na drugą nagrodę zasłużyli:

11.	Edward Bieńkowski	800 klm.
12.	Marjan Dałkiewicz	800 „
13.	Bronisław Kamiński	800 „
14.	Kazimierz Bortkiewicz	800 „
15.	H. Bartoszewicz	800 „
16.	Szymon Szymkowski	750 „
17.	Edward Wiśniewski	750 „

Na trzecią:

18.	Władysław Grzelak	650 „
19.	Wacław Bartoszewicz	550 „
20.	Władysław Nowak	500 „
21.	Jan Dulowski	500 „
22.	Leon Kensik	500 „

Oczywiście do cyfr powyższych nie są wliczone spacery podmiejskie. Zgodnie z regulaminem turystycznym P. Z. T. W. na miano wycieczki turystycznej zasługuje przejechanie przynajmniej stu kilometrów obrachunkowych. Zresztą nie same tylko kilometry stanowią tu istotną wymowę. Bo czyż nie mocniej przemawia jakość odbytych wycieczek? Piękno szlaków Brdy, Wilji, Dniestru, Czarnej Hańczy, Niemna, Wkry, górnego Sanu, Naroczy, Wigier, a nawet płowej Wisły...

Wszystkim tym rzekom oddała w ubiegłym sezonie pokłon Flaga „Wisły".

Podczas ceremonji zamknięcia przystani, zgodnie z tradycją, turyści zostali odznaczeni żetonami, „rekordzista" turystyczny zaś, p. Longin Kołaczkowski, otrzymał ponadto pamiątkowy dyplom.

W. G.

Punktacja pływacka.

Po odbyciu wszystkich konkurencyj pływackich o mistrzostwo Polski, punktacja rozgrywek o puhar p. Prezydenta przedstawia się następująco: Giszowiec 279, AZS. Warszawa 190, EKS. 123, Cracovia 83, Makabi krak. 57, Warta 47, Siemianowice 45, Hakoah 27, Legja 23, ŻASS. 16, Unja 15, Delfin 13, PTP. 8, Pogoń 5, AZS pozn. 3 pkt.

Punktacja czołowych klubów w ciągu trzech lat jest następująca: 1) AZS. Warszawa 601 pkt., 2) Giszowiec 550 pkt., 3) Cracowia 368 pkt., 4) EKS. Katowice 234 pkt., 5) Makabi Kraków 168 pkt., 6) Hakoah 152 pkt., 7) Siemianowice 122, 8) Warta 85 pkt., 9) Legja 49 pkt., 10) Pogoń 44 pkt. i t. d.

Kratochwila zwycięzcą stołecznego maratonu pływackiego.

Stołeczny Maraton Pływacki na trasie Wilanów — Warszawa który odbył się dn. 11 września długości około 10 klm. zgromadził na starcie rekordową liczbę 138 zawodników. Bieg ukończyło 126, w tem 6 pań.

Zwyciężył Kratochwila (AZS.) w czasie 1:13:30 sek., 2) Szrajbman (ŻASS.), 3) Makowski (Legja), 4) Kossowski (Legja), 5) Mańko (Legja), 6) Krzywicki (YMCA), 8) Kempiński (AZS.), 9) Ostrowski (Strzelec), 10) Zakrzewski (Legja).

Wśród pań piewsza była Chromiakówna (Legja) 1:26:05 sek., 2) Święcińska (Legja) 1:27, 3) Kożeńska (niestowarzyszona), 4) dr. Kuligowska (WKW.), 5) Tabakmanówna (ŻASS).), 6) Donizak (niestowarzyszona).

Drużynowo zwyciężyła Legja przed AZS. i ŻUK.

Nowy pływacki rekord Polski.

Dn. 3 września Jastrzębski z warszawskiego AZS. pobił rekord Polski na 400 mtr. na wznak, osiągając czas 6:36,1.

Poprzedni rekord należał do Weigmana (EKS.) i wynosił 7:11,4, rekord ten ustanowiony został jeszcze w 1924 r. i był niepobity od 8 lat.

AZS. mistrzem w piłce wodnej.

Na pływalni reprezentacyjnej odbył się dn. 18 września finałowy mecz piłki wodnej o mistrzostwo Warszawy kl. A, pomiędzy drużynami AZS. i Legji z wynikiem 4:3 dla AZS-u.

Mecz powyższy zakończył rozgrywki o mistrzostwo. Ostateczna klasyfikacja przedstawia się następująco: 1) AZS, 2) Legja, 3) Delfin, 4) ŻASS, 5) Makabi.

Zimowy basen pływacki A. Z. S.

w Domu Akademickim przy ul. Akademickiej 5 oddany będzie do użytku publiczności z dniem 15 października. Informacyj udziela Sekretarjat A. Z. S. codziennie w godzinach 10 — 13 oraz w środy od 18 — 20 i w piątki od 17 — 19.

Sukces polskiej pływaczki we Francji.

W La Pontoise odbyły się wielkie zawody pływackie z udziałem 140 zawodników. W kategorji pań wyróżniła się polska pływaczka Adamowska, zajmując drugie miejsce.

Nowa pływalnia we Lwowie.

Nowa pływalnia została otwarta dn. 26 sierpnia we Lwowie na Kleparowie, uposażona w obszerną plażę. Nowa ta placówka sportu pływackiego cieszy się kolosalnem powodzeniem u szerokich mas publiczności.

Mecz Legja — Makabi w pływaniu.

Mecz pływacki Legja — Makabi rozegrany 27 i 28 sierpnia w Warszawie dał ostateczne zwycięstwo Legji w stosunku 160:62 pkt. Najcenniejszym jego dorobkiem było pobicie polskiego rekordu na 200 m. stylem klasycznym przez Choinę (Legja) w dobrym czasie 3:03,5. Wyniki były następujące: 100 m. nawznak panów: 1) Mańko (L) 1:33,5, 2) Karwaser (M) 1:36,5, 3) Makowski (L); 100 m. dow. pań: 1) Święcińska (L) 1:32, 2) Medresówna (M) 1:45, 3) Chomiakówna; 400 m. dow. panów: 1) Szrajbman II (L) 6:36, 2) Choina (L) 6:38, 3) Kosowski (L); 200 m. klas. pań: 1) Chomiakówna (L) 3:51,5, 2) Krykirówna (M) 3:52, 3) Dąbrowska; 3×100 m. st. zmien. panów — Legja 4:46,8; 4×100 m. pań — Legja 7:22; 5×50 m. panów — Makabi 2:57; a w drugim dniu: 400 m. pań: Święcińska 7:32,5, 2) Szlenkierówna; 200 m. klas. panów: 1) Choina 3:03,5, rekord polski, 2) Szrajbman II 3:05; 100 m. nawznak — Chomiakówna 1:55; 100 m. dow. — Kosowski 1:15,6; 5×50, 4×200 i 3×100 pań — Legja 4:02, 13:16,5 i 5:32,5. Waterpolo Legja — Makabi 10:0.

Nowy rekord światowy łodzi motorowej.

Amerykanin Algonac na łodzi motorowej Miss America X ustanowił na jeziorze Michigan nowy rekord światowy szybkości z wynikem przeciętnym 124.91 mil na go dzinę, czyli przeszło 201 km. na godz. Rekord poprzedni wynosił 119,81 i należał do Anglika Kaye Don.

Pomoc Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego przy budowie urządzeń dla sportów wodnych.

Referat urządzeń technicznych P. U. W. F. opracował atlas planów pływani, dostosowanych do potrzeb początkowej nauki pływania, pływania sportowego, obozów letnich i ogródków jordanowskich. Atlas ten zawiera szereg odmian i ułatwi wybudowanie racjonalnej pływalni. W planach uwzględnione są także skocznie i urządzenia pomocnicze.

Opracowano także plany trzech typów kajaków dwuosobowych, dostosowanych do potrzeb turystki wodnej mogących być zbudowanemi takim kosztem. Typy te to: kajak płaskodenny, kajak turystyczny lekki i kajak żaglowy.

Kurs wyrobu sprzętu sportowego w Szkole Rzemiosł Budowlanych w Kazimierzu nad Wisłą ukończyło ze stopniem instruktora 19 osób, a ze stopniem pomocnika instruktora 11 osób. Kursanci nauczyli się robić kajaki, narty, stojaki, piłki, siatki, płotki, oszczepy i t. d.

Wyścig woślarski Warszawa — Wilanów — Warszawa „Prądu“.

Dn. 25 września odbył się na Wiśle wyścig wioślarski Warszawa — Wilanów — Warszawa o nagrodę przechodnią, ufundowaną przez p. Władysława Szejndrocha i Stanisława Zarembę, organizowany przez RKS. „Prąd”.

Pierwsze miejsce zajęła osada ZUK. w czasie 1 godziny 1 min. 48 sek., 2) Prąd II w czasie 1:11:55, 4) Prąd III 1:12:07.

Wyścig był dostępny dla czwórek półwyścigowych, które dotychczas nie wygrały żadnego biegu w zawodach międzyklubowych.

Do Czytelników Sportu Wodnego

Sport Wodny ma niewątpliwie więcej czytelników, niż prenumeratorów. Egzemplarze abonowane przez kluby są zawsze tak chętnie czytane przez ogół, że po upływie dwóch tygodni, pozostają z nich tylko strzępy, a czasem zgoła nic.

Kluby, które chcą mieć w swych bibljotekach roczniki, muszą nabywać nowe komplety numerow. Bo roczniki Sportu Wodnego stanowią żywą i interesującą każdego wodniaka ilustrację tego, co się działo w dziedzinie sportów w ciągu ośmiu lat egzystencji pisma. Ileż to innych czasopism, poświęconych specjalnym gałęziom sportu, ukazało się w owym czasie i znikło! Utrzymał się jeden tylko Sport Wodny.

Utrzymał się, ale boryka się z trudnościami, których zewnętrznym wyrazem są choćby opóźnienia numerów. Boryka się, bo komuż kryzys nie dokucza, bo czyż podstawą egzystencji pisma może być owa rzesza wioślarzy, która w klubach zamienia numery w strzępy? Czy kilkadziesiąt prenumerat klubowych i garstki członków, którzy nietylko pismem się interesują, lecz i popierają go prenumeratą, może wystarczyć choćby tylko na pokrycie kosztów druku i papieru? Chcąc utrzymać Sport Wodny przy życiu, należy go nietylko czytać, ale abonować!

Polski Związek Towarzystw Wioślarskich, doceniając należycie potrzebę poparcia wydawnictwa, wystosował dn. 6.X r. b. do klubów okólnik z apelem o niezwłoczne uregulowanie wszelkich należności zaległych i bieżących, czy to tytułem prenumeraty, czy też ogłoszeń. Wpływy te bowiem pozwolą pismu przetrwać obecne ostre przesilenie. Jest to pierwszy krok do podtrzymania placówki, której pożytek jest bezsporny, i odczuwany przez każdego światłego miłośnika sportów wodnych. Dalsze będą zmierzać do powiększenia liczby abonentów.

Mamy nadzieję, że apel ten nie przeminie bez echa, że wywoła odpowiedź zarówno prenumeratorów, jak i czytelników, którzy zechcą się zapisać na listę abonentów. Wzamian dołożymy wszelkich starań, aby usunąć opóźnienia i wzbogacić treść pisma.

REDAKCJA.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15—TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wraz z dodatkiem „Sport Zimowy" wynosi Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Druk.: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8, tel. 674-09.